Att bevara det flytande kulturarvet

– En jämförelse mellan fartygsbevarandet i Sverige, Norge och Danmark

Daniel Eriksson

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen i Kulturvård,
15 hp
Institutionen för kulturvård
Göteborgs universitet

2011:45

Naturvetenskapliga fakulteten

GÖTEBORGS UNIVERSITET

Att bevara det flytande kulturarvet

– En jämförelse mellan fartygsbevarandet i Sverige, Norge och Danmark

Daniel Eriksson

Handledare: Bosse Lagerqvist

Kandidatuppsats, 15 hp
Kulturvård

GÖTEBORGS UNIVERSITET
Institutionen för kulturvård

ISSN 1101-3303
ISRN GU/KUV—11/45—SE

UNIVERSITY OF GOTHENBURG
Department of Conservation
P.O. Box 130
SE-405 30 Göteborg, Sweden

http://www.conservation.gu.se
Fax +46 31 7864703
Tel +46 31 7864700

Conservation, Graduating thesis, BA/Sc, 2011

By: Daniel Eriksson
Mentor: Bosse Lagerqvist

Conservation of maritime heritage afloat – A comparative study of ship preservation in Sweden, Norway and Denmark

ABSTRACT

This Bachelor thesis aims at to describe and compare the publicly funded preservation of historic ships in operation as a part of the national cultural policies in Sweden, in Norway and to some extent in Denmark.

In Sweden the public funded ship preservation is managed by *Statens maritima museer* (National Maritime Museums in Sweden), thus organizationally separated from the general cultural heritage management. In Norway public funded ship preservation is under supervision of *Riksantikvaren* (The Directorate for Cultural Heritage in Norway) and thus integrated with the overall national cultural heritage management. In Denmark the ship preservation is managed by the non-departmental public body *Skibsbevaringsfonden* (Ship preservation foundation) thus following the Swedish example of non-integration with general cultural heritage management. It is reasonable to assume that the countries different organizational structures have an impact on how maritime heritage afloat can be preserved, maintained and used within each country.

As a result of this assumption the following questions has been set up: What are the similarities and differences between the countries in terms of organization, law, economics and operational results? What strengths and weaknesses can be identified in the different management structures?
Can the identified benefits be combined into an improved management in Sweden? Are there differences in the general heritage policies that have affected how ship preservation has been handled? If so, what might have caused these differences?

Quantitative data on financial aid intended for preservation of historic ships in operation has been collected. The review shows that there are differences between the countries in organizational structures as well as in policies, but the most significant difference appears in the field of economics where the Norwegian government annually allocates comparatively large sums to the preservation of historic ships in operation.

The comparative analysis of conditions in primarily Sweden and Norway forms the basis for the conclusions presented following identified strengths and weaknesses within each countries organizational model. The strength of the Norwegian and Danish publicly funded management are used as starting points for a number of suggestions on how the situation in Sweden could be improved. In addition a discussion opens up regarding possible explanations of why the maritime heritage afloat so far had such a hard time to take a position comparable to the land-based cultural heritage. The discussion focuses on that Norway's large-scale allocations in ship preservation can be understood and perhaps explained by applying a cultural policy perspective.

Title in original language: Att bevara det flytande kulturarvet – En jämförelse mellan fartygsbevarande i Sverige, Norge och Danmark
Language of text: Swedish
Number of pages: 50
Keywords: Conservation, maritime heritage afloat, ship preservation, cultural heritage management, heritage policies

ISSN 1101-3303
ISRN GU/KUV—11/45--SE

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING

Bakgrund och problemformulering 7
Syfte 8
Frågeställningar 8
Metod och material 8
Avgränsning 9
Tidigare forskning 9
Teoretisk referensram 10
Definitioner av begrepp 11

DET FLYTANDE KULTURARVET I SVERIGE

Historisk bakgrund 14
Organisatorisk formell hantering av det flytande kulturarvet 15
Politik 18
Ekonomi 19
Verksamhetsresultat 20

DET FLYTANDE KULTURARVET I NORGE

Historisk bakgrund 22
Organisatorisk formell hantering av det flytande kulturarvet 23
Politik 26
Ekonomi 28
Verksamhetsresultat 29

DET FLYTANDE KULTURARVET I DANMARK

Historisk bakgrund 31
Skibsbevaringsfonden 31
Verksamhetsresultat 33
Utsikter inför framtiden 33

ANALYS OCH DISKUSSION

Jämförande analys av den organisatoriska formella hanteringen av det flytande kulturarvet i Sverige och i Norge 35
Styrkor och svagheter inom respektive lands organisatoriska formella hantering 38
Perspektiv från Danmark 40
Maritim kultur och kulturarvspolitik 41

SLUTSATSER

En förbättrad maritim kulturmiljövård i Sverige 43

SAMMANFATTNING 45

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING 46

BILAGOR

INLEDNING

Bakgrund och problemformulering

Föreliggande uppsats om 15 hp fungerar som examination på Institutionen för Kulturvård vid Göteborgs universitet. Temat för studien är valt i samråd med min handledare Bosse Lagerqvist.

Maritim kulturmiljövård är i Sverige ett nytt ämnesfält inom den akademiska disciplinen *kulturvård*. Det maritima kulturområdet har ett stort spänningsfält som inbegriper ett flertal företeelser inom kulturarvsbegreppet[1] där anknytningen till kustlandskap är den minsta gemensamma nämnaren. Såväl inom den svenska nationella kulturpolitiken, som inom kulturarvsförvaltningens bestämda verksamhetsfält är maritim kultur och det flytande kulturarvet med historiskt värdefulla fartyg i flytande och brukbart skick, att betrakta som en tämligen blygsamt uppmärksammad del.
Det flytande kulturarvet åtnjuter inget juridiskt skydd enligt svenska kulturminneslagen (*lag om kulturminnen m.m.* SFS 1988:950). Inte heller definieras historiskt värdefulla fartyg inom det så kallade kulturarvsmålet, vilket tillsammans med övriga kulturpolitiska mål utgör ramarna för den nationella kulturpolitiken (se ex. Statens Kulturråds webbplats: *Kulturpolitiska mål*). Det svenska samhället kan därmed inte sägas ha något uttalat och lagstadgat ansvar att se till att ett urval av historiskt värdefulla fartyg i Sverige bevaras för framtiden i flytande och brukbart skick.

Att det flytande kulturarvet inte ingår som en formellt utpekad del av det svenska kulturarvet är även ett problem av mer symbolisk och psykologisk karaktär. De flesta människor vill bli tagna på allvar och önskar att deras investerade insatser skall uppmärksammas, uppskattas och värderas av omgivningen. De människor som är engagerade i bevarandet av det flytande kulturarvet är givetvis inte undantagna detta. Aktörerna verksamma inom det svenska fartygsbevarandet har i allmänhet endast i liten utsträckning lyckats med att utåt påvisa betydelsen av att historiskt värdefulla fartyg bevaras och brukas i flytande skick. Svårigheterna med att påvisa detta kan ses som en konsekvens av – men delvis också som en orsak till – att flytande fartyg i dagsläget inte definieras som en del av kulturarvet i den nationella kulturpolitiken i Sverige. I förlängningen kan denna särbehandling i relation till det *landbaserade kulturarvet* bland mycket annat underminera möjligheterna för fartygs-bevarandets aktörer att bilda stark och slagfärdig opinion och öka intresset för det flytande kulturarvet i Sverige. Förutsättningarna blir därmed också dåliga för att lyckas medvetandegöra såväl allmänhet som politiker och övriga beslutsfattare om de stora behov som verkligen finns inom fartygsbevarandet. Dessa behov kan i sin tur kopplas till det faktum att det flytande kulturarvet har varit och ännu är en tämligen eftersatt och icke uppmärksammad del av den svenska kulturpolitiken.

Det svenska landbaserade kulturarvet (exempelvis fasta fornlämningar och byggnader) och det maritima kulturarvet som utgörs av sjunkna fartygsvrak ingår i *Riksantikvarieämbetets* (RAÄ) lagstadgade ansvarsområde reglerat bland annat genom kulturminneslagen. Flytande fartyg ingår däremot inte i RAÄ:s ansvarsområde. Det har varit *Statens sjöhistoriska museum/Statens sjöhistoriska museer* (SSHM) som ansvarat för den övergripande hanteringen av historiskt värdefulla flytande fartyg. Sedan 2001 har förvaltningsmyndigheten *Statens maritima museer* (SMM) tilldelats primärt ansvar att bygga upp kunskaper om det maritima kulturarvet i Sverige. Som en del av detta övergripande uppdrag verkar SMM genom SSHM med att bevara och utveckla det flytande kulturarvet. I Norge är *Riksantikvaren* (RA) ansvarig myndighet för hanteringen av historiskt värdefulla flytande fartyg. Riksantikvaren har etablerat en organisationsmodell för den offentliga förvaltningen av det flytande kulturarvet, som till stora delar motsvarande den för det landbaserade kulturarvet. I Danmark leds arbetet med att bevara historiskt värdefulla flytande fartyg av den fristående *Skibsbevaringsfonden,* enligt en organisationsmodell som klart skiljer sig från det danska landbaserade kulturarvets förvaltning.

Jag anser att det är rimligt att anta att de olika organisationsmodellerna konkret påverkar hur det flytande kulturarvet kan bevaras, brukas och tillvaratas inom respektive land.

[1] ”Kulturarv är ett vidare begrepp än kulturmiljö. Det innefattar inte bara föremål, byggnader och fornlämningar utan också berättelser, traditioner och andra immateriella värden som vi övertar från tidigare generationer.” (Citat hämtat från Riksantikvarieämbetets webbplats: *Kulturarv*).

Syfte

Studien jämför Sverige och Norge beträffande på vilket sätt den offentligt organiserade kulturarvsförvaltningen arbetar med historiskt värdefulla flytande fartyg som en institutionaliserad del av respektive lands nationella kulturarv. Vidare är avsikten att studien skall ge en utblick mot bevarandet av det flytande kulturarvet i Danmark för att på så sätt ge perspektiv på förhållandena i Sverige och Norge. Utifrån dessa jämförelser syftar studien till att diskutera orsaker till skillnader och likheter mellan länderna samt möjligheterna att utveckla det offentliga insteget i hanteringen och omhändertagandet av det flytande kulturarvet i Sverige.

Frågeställningar

- *Vilka är likheterna och skillnaderna mellan företrädesvis Sverige och Norge vad gäller organisation, lagstiftning, ekonomi och verksamhetsresultat för den offentligt finansierade hanteringen av det flytande kulturarvet?*
- *Vilka är styrkorna och svagheterna i dessa länders hantering av det flytande kulturarvet?*
- *Som ett perspektiv på situationen i Sverige och i Norge, hur har bevarandet av det danska flytande kulturarvet utformats och vilka resultat har uppnåtts?*
- *Kan de identifierade fördelarna inom respektive lands hantering kombineras till ett fungerande system i Sverige?*
- *Finns det historiska och kulturarvspolitiska skillnader som inverkat på hur det flytande kulturarvet hanterats? Om så är fallet, vad kan orsakerna till dessa skillnader vara?*

Metod och material

Kunskapsunderlaget till uppsatsens undersökning har till stor del inhämtats från ett antal utvalda organisationers webbplatser. De organisationer som bedömts som de för ämnet mest relevanta är: *Kulturdepartementet*, *Riksantikvarieämbetet*, *Statens maritima museer/Sjöhistoriska museet*, *Transportstyrelsen*, *Fiskeriverket*, *Statens kulturråd, Miljøverndepartementet*, *Riksantikvaren*, *Norsk Kulturminnefond*, *Norsk Kulturråd*, *Norsk Maritimt Museum*, *Sjøfartsdirektoratet* och *Fiskeridirektoratet*. Dessa organisationer representerar politik och/eller myndighetsutövning på central nationell nivå och de kan alla kopplas till den institutionaliserade hanteringen av det flytande kulturarvet i respektive land.

Det underlag som använts för att förstå organisationernas verksamhet är offentligt tillgängligt tryckt och publicerat material, vilket till stora delar inhämtats i digitalt format. Det tryckta och publicerade materialet har till del bestått av politiska styrdokument bland annat avseende hur den nationella kulturpolitiken formulerats i Sverige och Norge samt hur regleringsbrev och motsvarande direktiv inriktar verksamheterna för vissa av organisationerna. Vidare har stor vikt lagts vid hur samtliga av de utvalda organisationerna genom webbplatser och skrivna textdokument själva väljer att presentera sig i form av böcker, handlingsplaner, årsredovisningar och övrigt lätt tillgängligt informationsmaterial. Betydelsefullt för att belysa förhållandena i Sverige har också varit telefonsamtal och korrespondens via e-post förda med personal i nyckelställningar på SMM, RAÄ, Fiskeriverket samt Statens kulturråd.

Litteraturstudier har bedrivits för att skapa en översiktlig bild av det historiska och aktuella kunskapsläget för det flytande kulturarvets omhändertagande i Sverige, Norge och Danmark samt för att ge detaljkunskaper av särskilt värde för uppsatsens tema. Den använda litteraturen har till övervägande del utgjorts av tryckta böcker och publicerade rapporter med anknytning till det flytande kulturarvet.

Vid sidan av litteraturstudier har därtill en kvantitativ undersökning med insamling av data genomförts. Såväl insamlingen som sammanställningen av dessa data är av tämligen blygsam omfattning och resultaten presenteras till största del löpande i texten. De data som insamlats, analyserats och presenteras i uppsatsen gäller i första hand de totala bidragssummor som utbetalats i form av offentligt fartygsstöd i respektive land.

Vad gäller jämförelsen med Danmark har materialet till övervägande del hämtats från *Skibsbevaringsfondens* webbplats samt från fondens handlingsplan *Vision og Strategi 2006-2011*.

Avgränsning

Arbetet med att bevara det flytande kulturarvet i Sverige, Norge och Danmark präglas i hög grad av föreningsledda initiativ och privata åtaganden. Detta låter sig ses i allehanda fartygsbevarandeprojekt där frivilliga människor investerar sin egen tid och inte sällan även sina egna pengar. Det på många sätt betydande ideella engagemanget för det flytande kulturarvet organiseras och bedrivs på en mängd olika sätt. Beträffande de svenska förhållandena saknas det i dagsläget en stark och rikstäckande paraplyorganisation som kan samla en majoritet av aktörerna verksamma inom det maritima kulturarvsområdet. Det innebär att det stora antalet föreningar, stiftelser och privatpersoner som är engagerade i bevarandet av det svenska flytande kulturarvet svårligen kan beskrivas i kortfattade och generella ordalag.

Uppsatsens omfattning medför att det som rör ideella och privata insatser inom fartygsbevarande i Sverige, Norge och Danmark, i huvudsak måst hamna utanför denna uppsats. Undantagen är korta beskrivningar av historik och verksamhetsinriktning för *Norsk Forening for Fartøyvern*, *Svenska Kryssarklubben*, *Svenska Segelfartygsföreningen* och *Træskibs Sammenslutningen*. Dessa undantag motiveras med att nämnda sammanslutningar på ett aktivt och betydande sätt påverkat det framväxande organiserade fartygsbevarandet i respektive land i sådan grad att de måste nämnas, om än väl så kortfattat. Uppsatsen inriktas vid sidan om dessa undantag till att endast avse offentligt finansierad maritim kulturmiljövård med omhändertagande av det flytande kulturarvet som en del av en nationell kulturpolitik i Sverige, Norge och i viss mån även i Danmark.

Det är förhållandevis tunnsått med substantiellt material som diskuterar den offentliga kulturarvsförvaltningens och kulturmiljövårdens breddning mot att också innefatta det flytande kulturarvet. I synnerhet gäller detta för Sverige och Danmark. Om det omfångsrika begreppet kulturarv har mycket skrivits och publicerats under de senaste 15 åren inte minst i Sverige. Diskussionen om kulturarvsbegreppets olika tolkade innebörder är synnerligen intressant men hamnar till största del ändock utanför denna studie, då jag valt att uteslutande inrikta mig på hanteringen och omhändertagandet av det flytande kulturarvet inom offentlig sektor.

Tidigare forskning

Ett viktigt arbete har utförts i Norge där *fartøyvern* varit ett vedertaget begrepp inom kulturarvsförvaltningen sedan 25 år tillbaka. I antologin *Kulturarv og vern* (Myklebust red. 1988) ges en översikt av den historiska bakgrunden och den samtida statusen för hur det flytande kulturarvet hanterades inom den norska offentliga kulturminnesvården. I antologin *Flytende kulturminner* (Rasmussen red. 1998) behandlas det norska fartöyvernet i sin helhet på ett så fördjupat och fackmässigt kvalificerat sätt att inga motsvarigheter återfinns vare sig i Sverige eller i Danmark. I denna publikation, utgiven av RA, ges bland annat en utförlig historisk bakgrund till den samtida situationen för det norska fartöyvernet. Därtill är delar av antologin upplagd som en handbok för bevarande av fartyg enligt antikvariska principer samt det att publikationen även fungerar som RA:s utvärdering av deras föregående nationella handlingsplan för fartöyvern. *Hardanger fartøyvernsenter* (HFS) har sedan 1996 givit ut den fackliga tidskriften *Fartøyvern* (Norheimsund (1996-). I tidsskriften belyser såväl inbjudna skribenter som anställda vid HFS förtjänstfullt maritim kultur ur ett brett perspektiv, om än med viss betoning på norskt fartöyvern.

Tre rapporter i form av delstudier utförda på uppdrag av *Miljøverndepartementet* (MD) och RA har under 2009 publicerats på RA:s webbplats, detta som en del i arbetet med att ta fram en ny nationell handlingsplan för fartöyvern (se Riksantikvarens webbplats: *Verneplan*). I rapporten *Eirens rolle* (Norsk Forening for Fartøyvern 2009) avhandlar NFF det frivilliga engagemangets förutsättningar inom fartöyvernet, väsentligen utifrån ekonomisk och politisk synvinkel. Därtill ges också beskrivningar av det norska fartöyvernets historia från 1970- talet fram till 2009, samt det att bakgrunder ges till några politiska beslut av stor vikt för det offentliga fartöyvernet. Delrapporten *Regionalt fartøyvern* (Hordaland fylkeskommune 2009) fungerar i första hand som en utvärdering av ett flerårigt försöksprojekt där RA överlåtit förvaltningsansvaret för fartöyvern ned till regional nivå.

Med sin regeringsförklaring – *Soria Moria-erklaringen 2005-2009* – fastslog den norska regeringen att en aktuell nationell handlingsplan för det offentligt finansierade fartöyvernet behövde framställas. Detta för att ett representativt urval av historiska fartyg skulle kunna bevaras i enlighet med målen i *Stortings melding nr. 16 Leve med Kulturminner*. År 2007 fick RA mandat från MD att inleda arbetet med en ny nationell handlingsplan. Resultatet av RA:s tre år långa arbete presenteras i *Nasjonal Verneplan for Fartøy 2010-2017* (Riksantikvaren 2010). I denna 100 sidor långa och utomordentligt innehållsrika handlingsplan ges bland mycket annat den historiska bakgrunden till det norska fartöyvernet samt översikter av hur såväl den offentliga förvaltningen som flottan av historiskt värdefulla fartyg förändrats fram till idag. Därtill presenterar RA i handlingsplanen de visioner och målsättningar man har för den planlagda perioden samt att man ger utförliga åtgärdsförlag och presenterar övergripande strategier för hur man ska nå målen och söka hantera de problem som identifierats inom fartöyvernet.

I Sverige har ett antal rapporter om det flytande kulturarvet framställts och därtill har ett relativt stort urval av böcker, med anknytning till ämnet, utgivits av Statens maritima museer (se Statens maritima museers webbplats: *Publikationer*). En rapport särskilt värd att nämna är *Segelfartyg inom kulturminnesvården* författad av Claes Wollentz, intendent på SMM. Denna rapport omarbetades till boken *Skutor ett seglande kulturarv* (Wollentz 1998) och i den beskrivs samt diskuteras bevarandet av svenska segelfartyg ur ett brett perspektiv. I samarbete med SMM/SSHM har *Föreningen Sveriges Sjöfartsuseum i Stockholm* givit ut antologin *K-märkta fartyg – flytande klenoder* (Djerw red. 2006) vilken med konkreta exempel på välbevarade svenska k-märkta fartyg översiktligt redogör för det svenska fartygsbevarandet, i första hand ur fartygsägarnas perspektiv.

Antologin *Havets kulturarv* (Hahn-Pedersen red. 2007) ingår som en del i *Esbjergs Fiskeri- og Søfartsmuseums* studieserie och publikationen summerar de presentationer som hölls vid det maritim-museala fackmötet i Torshavn 2006. Under rubriken Fartygsbevarande i Norden presenterar Claes Wollentz i denna antologi en sammanfattad historisk bakgrund för det flytande kulturarvets omhändertagande i Norden samt jämför de olika nationella uttryck det offentligt finansierade fartygsbevarandet tagit sig i de olika länderna (se Wollentz 2006 s. 137-141).

Teoretisk referensram

Inom den offentliga kulturarvsförvaltningen och kulturmiljövården har det flytande kulturarvet inte lyckats inta en position jämbördig med det landbaserade materiella kulturarvet. Detta faktum kan givetvis tolkas och förklaras på flera sätt och jag väljer att fokusera på de två begreppen *maritimt* och *landbaserat* såsom dikotomier. Ur ett etnologiskt präglat perspektiv kan maritim kultur med alla dess kulturyttringar betraktas som en kontrast till en mer (orts)stabil och fast förankrad agrar kulturell identitet. En identitet där jordbruket betraktats som modernäringen, inte minst med anledning av att det givit de säkraste inkomsterna åt överheten. De maritima näringarna och kulturyttringarna har av det landbaserade majoritetssamhället ofta betraktats som något hotfullt, vilket i synnerhet dränerat jordbruket på potentiella resurser. Detta förhållande har kanske visat sig särskilt tydligt i Sverige och Danmark vilka varit mer agrart präglade än Norge. Av maritima vardagliga kulturyttringar långt ifrån ostindiefarare och örlogsfartyg finns i såväl Sverige, som Norge och Danmark tämligen få bevarade skriftliga källor. Det ”finare” majoritetssamhället företrätt bland annat genom politik och akademi har med endast med få undantag intresserat sig för den vardagliga maritima kulturen, vilken under lång tid således har kommit att tillhöra en mer eller mindre ”glömd” del av historien (se Westerdahl 2003).

De offentliga institutionerna har historiskt fokuserat på det landbaserade fasta kulturarvet som den meningsfullaste delen i det nationella identitetsskapandet, i huvudsak verkställt genom den statliga kulturpolitiken (jfr. Grundberg 2000 och Masdalen u. å.). Detta har desvärre fått till följd att omhändertagandet av det flytande kulturarvet till stora delar överlämnats åt frivilliga krafter. I vårt nutida upplevelsebaserade, kommersialiserade och utbudsrika samhällsklimat har fartygsbevarandets – i många fall ideella – aktörer ofta svårt att hävda sig och generera tillräckliga ekonomiska intäkter för att bidra till ett långsiktigt och tillfredsställande bevarande av ett brett urval av historiskt värdefulla fartyg.

Utifrån en allmänt hållen teoretisk referensram för verksamhetsområdet kulturmiljövård och den akademiska disciplinen kulturvård förstås, att det moderna samhället berikas och ges historisk, kulturell och social förankring genom att gemensamt bevara, vårda, dokumentera och bruka materiella kulturobjekt såsom kollektiva minnen (se ex. Pettersson 2002 s.79 ff; Grundberg 2000 s. 31 ff; Riksantikvarieämbetets webbplats: *Om kulturvård*). Beträffande det flytande kulturarvet minner de primära objekten – de flytande fartygen – på ett övergripande vis om, hur oerhört betydelsefull den maritima transportvärlden har varit i Sverige, Norge och Danmark långt in på 1900-talet (jfr. Westerdahl 2003). Det är därför av stor vikt att samhället, i första hand företrätt genom den offentliga kulturarvsförvaltningen, görs delaktigt i hävdandet av det flytande kulturarvet enligt likvärdiga premisser som för det landbaserade fasta kulturarvet.

Definitioner av begrepp

Antikvariska principer är ett samlingsbegrepp som avser det/de övergripande förhållningssätt som är praxis bland annat inom svensk, norsk och dansk kulturarvsförvaltning samt inom den akademiska disciplinen *kulturvård* (se nedan). Vilka antikvariska principer som varit vägledande har varierat över tid. I denna uppsats åsyftas dock de principer som utgår från 1964 års *Venedig charter* (se ICOMOS 1964). Med utgångspunkt i denna överenskommelse antogs år 2002 en *Barcelona charter* avseende omhändertagandet av det europeiska maritima kulturarvet (se European Maritime Heritage 2002). Grundläggande karakteristika för de antikvariska principer, som framhålls i dessa två överens-kommelser, är nyttjandet av vetenskapliga metoder (exempelvis i form av historiska studier och utförlig dokumentation), respekten för äldre material och metoder samt respekten för varje tidslager som avsätts på kulturobjekt.

Bevara genom att bruka är en principiell hållning till bevarandearbete som sedan 1960-talet varit vägledande för fartygsbevarandet/fartöyvernet i Sverige, Norge och Danmark. Principen innebär att historiskt värdefulla fartyg i möjligaste mån bör bevaras genom att brukas i flytande skick. Detta förhållningssätt kan användas för att definiera fartygsbevarande/fartöyvern som ett eget fackområde och särskilja detta från mer traditionellt musealt bevarandearbete. Erfarenheter visar att fördelarna med att bevara historiskt värdefulla fartyg genom att bruka dom är många. Det säkraste sättet att tillse att ett fartyg underhålls kontinuerligt är att bruka det, i flytande skick. Om underhållet eftersätts riskerar fartyget slutligen att sjunka. I Barcelona chartret slås också fast att det är mycket fördelaktigt om historiskt värdefulla fartyg som är föremål för bevarandeinsatser kan användas till samhällsnyttiga ändamål. Detta förutsätter i många fall att fartygen kan nyttjas i flytande skick. I chartret konstateras också att fartyg i möjligaste mån bör bevaras i sina ursprungliga hemmavatten samt att varje fartyg bär vittnesbörd om ett immateriellt kulturarv i form av allt vad som kan räknas till traditionellt sjömanskap. För att kunskaperna inom sjömanskap ska kunna föras vidare är det så gott som nödvändigt att fartygen också kan brukas och hanteras till sjöss.

Bevaringsverdig fartøy/bevaringsværdig skib är ett begrepp som används i Norge och i Danmark för de fartyg som bedöms ha historiskt/kulturhistoriskt värde men inte når upp till en högre status såsom *vernet fartøy* (se nedan) eller *Historisk Monument* (Riksantikvaren 2010 s. 64; Skibsbevarrings-fondens webbplats). Begreppen motsvaras i någon mån av *traditionsfartyg* i Sverige, men i uppsatsen har jag valt att översätta *bevaringsverdig* med *bevarandevärt*.

Det flytande kulturarvet är ett samlingsbegrepp som i min uppsats delvis används som en synonym till f*artøyvern* och *fartygsbevarande* (se nedan) men som därtill används för att beskriva det materiella kulturarv som är historiskt värdefulla flytande fartyg. Begreppet *det flytande kulturarvet* står semantiskt i kontrast till det *landbaserade kulturarvet*.

Fartyg/fartøy/fartøj är ett begrepp som vanligen används för att beskriva större flytande farkoster avsedda för sjötransporter. Fartyg är emellertid ett samlingsbegrepp som kan inbegripa alla slags kategorier av flytande farkoster med egen styrförmåga (Transportsyrelsens webbplats: *Fartyg*).
I Norge har RA medvetet valt att fortsätta använda samlingsbegreppet *fartøy* även efter det att mindre båtar blivit en del av det formella fartöyvernet och möjliga att skydda enligt lag (se Riksantikvaren 2010 s. 64). I Danmark används ofta samlingsbegreppet *skib* istället för fartyg. I uppsatsen hänsyftas med begreppet *fartyg* såväl segelfartyg, ångfartyg som motorfartyg, dock med det förbehållet att det för svenska förhållanden endast avser fartyg som gått i yrkesmässig trafik. Detta med anledning av att SMM:s k-märkning av fritidsbåtar ligger utanför denna uppsats tema.

Fartygsstöd är en informell benämning för *Bidrag till historiskt värdefulla fartyg*, vilket är den nya ekonomiska stödform för bevarandeåtgärder avsedda historiskt värdefulla flytande fartyg som lanserades 2010 av SMM/SSHM. I uppsatsen används *fartygsstöd* därtill för att beskriva de offentliga ekonomiska bidrag som fartygsägare i Norge kan beviljas.

Fartøyvern är ett begrepp som enligt den snävaste definitionen avser bevarade och brukande av flytande däckade fartyg om minst 12 meters längd och 4 meters bredd (se Riksantikvaren 2002 s. 8; Riksantikvaren 2010 s. 64). I Sverige används *fartygsbevarande* som ett i någon mån motsvarande begrepp. Fartøyvern och fartygsbevarande kan även beskriva själva praktiken att medvetet bevara historiskt värdefulla fartyg i flytande skick (jfr. begreppet *byggnadsvård*). Därtill kan fartøyvern avse såväl ett eget fackområde, som ett formellt administrativt område, samt att det kan användas som samlingsbegrepp för att beskriva ett avgränsat intresseområde inom ramen för ett vitt kulturarvsbegrepp.

Fredete fartøy är de norska flytande fartyg som i enlighet med att av RA ha utpekats som särskilt kulturhistoriskt värdefulla lagskyddas enligt norska kulturminneslagens *§ 14.a Fredning av båter*. (Riksantikvaren 2010 s. 44, 64). I uppsatsen har jag översatt *fredete fartøy* med *lagskyddade fartyg*.

Historiskt-/kulturhistoriskt värdefull är ett värdebeskrivande begrepp utan enhetlig definition som används såväl av SMM som av RA och av Skibsbevaringsfonden. I min uppsats används begreppet för att påvisa att ett fartyg besitter vissa, ej redovisade, bestämda historiska/kulturhistoriska egenskaper och därmed får ett uttalat värde i egenskap av ett (bevarandevärt) kulturobjekt.

Kulturarvsförvaltning är ett samlingsbegrepp som inbegriper samtliga svenska institutionella verksamheter, såsom ämbetsverk, länsstyrelser, kommuner och vissa museer, som på ett förvaltningsmässigt vis hanterar kulturarv (Grundberg 2000 s. 9-10). I min uppsats används begreppet även för att beskriva valda delar av Norges och i viss mån även Danmarks offentliga förvaltning inom kulturarvsområdet.

Kulturmiljövård är ett delområde inom den svenska kulturarvsförvaltningen som ansvarar för vård, bruk och utveckling av kulturella värden i miljön. Till den formella kulturmiljövården kan, vid sidan av de ovan nämnda instanserna inom kulturarvsförvaltningen, införlivas de universitet och högskolor som bedriver undervisning och forskning inom den akademiska disciplinen *kulturvård* (se nedan).
Som en avgränsning inom kulturmiljövården kan därtill begreppet *kulturminnesvård* identifieras.
Med kulturminnesvård avses vanligen det inom kulturmiljövården tyngsta och minst förhandlingsbara uppdraget att med lagskydd ansvara för bevarande av enskilda fornlämningsobjekt och kulturhistoriskt märkliga byggnader (se Grundberg 2000 s. 9-10).

Kulturminner avser i dess vidaste definition ”alla spår efter människors liv och verksamhet som avsatts i den fysiska miljön” (författarens översättning utifrån Riksantikvarens webbplats: *Ordforklaringer*).

Kulturminnevern är ett samlingsbegrepp som beskriver den norska motsvarigheten till de svenska begreppen kulturmiljövård, kulturminnesvård samt det mer övergripande kulturarvsförvaltning. Begreppet *kulturminevern* kan dock lämpligen översättas till svenska med *kulturminnesvård*. Även i Norge finns begreppet *kulturarv* med motsvarande betydelse som i Sverige, men begreppet används mer sällan i Norge. Beträffande hanteringen av kulturarv används också – vid sidan av det mer avgränsade *kulturminnevern* som i regel avser det materiella kulturarvet – det överordnade och vidare begreppet *kulturvern* (Riksantikvarens webbplats: *Ordforklaringe*r)

Maritim kulturmiljövård är ett ämnesfält inom den akademiska disciplinen *kulturvård*, vilken övergripande syftar till att förstå, förklara och reflektera över materiellt kulturarv och processer förknippade med kulturarvsbegreppet. Den maritima kulturmiljövården syftar, likt den generella kulturvården, till att förstå, förklara och reflektera över materiellt kulturarv. Den stora skillnaden är att inom maritim kulturmiljövård vänds uppmärksamheten till stor del från det *landbaserade kulturarvet* mot det *maritima kulturarvet* i allmänhet och *det flytande kulturarvet* i synnerhet.

Offentlig används i min uppsats om verksamheter som finansieras med allmänna medel i första hand genom statliga anslag.

Privat används i min uppsats om verksamheter som drivs av enskilda personer, stiftelser, ideella föreningar eller vinstdrivande företag. Om preciseringar saknas kan med privat avses såväl ideella som kommersiella verksamheter.

Skepp/skip/skib är ett i Sverige, Norge och Danmark vedertaget begrepp som saknar en ensamrådande definition. I Sverige och i Norge är termen *skepp* enligt formella myndighetsregler applicerbart på samtliga fartyg som håller en största längd av minst 12 m och en största bredd av minst 4 m (se ex. Transportstyrelsens webbplats: *Fartyg*). I allmänhet förknippas begreppet, i såväl Sverige, som Norge och Danmark, vanligen med större segelfartyg. I min uppsats hänsyftas med skepp, om preciseringar saknas, alla slags fartyg överstigande 12 m längd och 4 m bredd.

SSHM är en förkortning för Sjöhistoriska museet. Museet invigdes i sin moderna form 1938. År 1964 bildades den statliga myndigheten *Statens sjöhistoriska museum* (SSHM) genom att *Sjöhistoriska museet* och *Wasavarvet* (nuvarande Vasamuseet) slogs samman. År 1997 införlivades *Marinmuseum* i Karlskrona i SSHM. Namnet ändrades då till *Statens Sjöhistoriska museer*, fortsatt förkortat SSHM. De tre samverkande maritima museerna leddes av separata museichefer fram till 2001 då den nya museimyndigheten *Statens maritima museer* (SMM) inrättades. I uppsatsen avses med förkortningen SSHM: *Statens sjöhistoriska museum* (1964-1997), *Statens sjöhistoriska museer* (1997-2001) samt *Sjöhistoriska museet* (sedan 2001 en del av museimyndigheten SMM).

Vernete fartøy/skip (tidigare *verneverdige fartøy*) är de norska fartyg som bevaras enligt antikvariska principer genom bindande avtal ingångna mellan RA och fartygsägare. Även lagskyddade fartyg ingår i kategorien *vernete fartøyer*. I uppsatsen har jag översatt *vernet fartøy* med (antikvariskt) *bevarat fartyg* (Riksantikvaren 2010 s. 64).

DET FLYTANDE KULTURARVET I SVERIGE

Historisk bakgrund

De första exemplen på ett medvetet fartygsbevarande i Sverige ägde rum vid slutet av 1950-talet då Svenska Kryssarklubben grundade en stiftelse med uppdrag att undervisa vuxna och ungdomar inom segling, sjömanskap och navigation. För att kunna bedriva en sådan verksamhet införskaffades år 1957 kuttern Gratitude, byggd i England år 1903 för att nyttjas som seglande trålare. Gratitude har alltsedan slutet av 1950-talet fortlöpande brukats och är idag ett av Kryssarklubbens totalt tre seglande skolfartyg (Stiftelsen Svenska Kryssarklubbens Seglarskolas webbplats). Ytterligare ett tidigt och likartat exempel på privat fartygsbevarande gäller galeasen Sarpen som 1963 köptes av Simrishamns scoutkår för att användas i utbildningssyfte (T/S Sarpens webbplats). På 1960-talet började ett flertal enskilda personer runt om i landet att köpa utmönstrade äldre segelskutor. I de fall där man kan tala om tydliga syften var det i allmänhet det att skutorna efter restaureringar, reparationer eller förbyggningar skulle kunna användas som nöjesfartyg och i vissa fall även som bostäder. Parallellt med detta privata skutbevarande genomfördes flera omfattande frivilligbaserade räddningsaktioner av ångfartyg. Detta med anledning av att de ångfartyg som gick i reguljär passagerartrafik minskade i antal i snabb takt under 1950-talet. I de fall de äldre trafikrutterna alls upprätthölls ersattes många gamla ”ångpottor” av moderna motorfartyg. Successivt ökade under 1960-talet medvetenheten om att dessa ångfartyg var en viktig del av den svenska kulturhistorien och det maritima kulturarvet. Det var mot denna bakgrund som såväl sammanslutningar av intresserade människor som enskilda eldsjälar började att arbeta för att ett urval av svenska passagerarångfartyg skulle kunna bevaras och i möjligaste mån åter sättas i trafik (Rydberg 2006 s. 33 ff).

Något svenskt fartygsbevarande i mer organiserad form och av större omfattning kom att dröja till ett stycke in på 1970-talet, då ett flertal segelfartyg runt om i Sverige sattes i stånd för att bedriva utbildningsseglingar ombord (Wollentz 1989 s. 26-27). Ett flertal ideella föreningar med den övergripande målsättningen att rädda historiskt intressanta fartyg och båtar bildades 1970-talet. Av dessa föreningar var och är alltjämt den riksomfattande Sveriges Segelfartygsförening (SSF) tongivande. I ett försök att organisera och koordinera det framväxande bevarandet av det flytande kulturarvet samlades ett flertal ideella föreningar och dåvarande Statens sjöhistoriska museum (SSHM) i en gemensam arbetsgrupp. Det visade sig dock vara svårt att samordna bevarandearbetet, då de olika föreningarnas vitt skilda behov och målsättningar medförde en rad svårlösta problem. Då föreningarnas representanter misslyckades att slå fast en gemensam agenda i samarbetet med museet, valde man att upplösa arbetsgruppen (Wollentz 2000 s. 39). Därmed gick, såväl museet som föreningarna, miste om den första och hittilldags kanske också den bästa möjligheten att etablera en brett förankrad paraplyorganisation att företräda fartygsbevarandets frivilliga aktörer i Sverige.

År 1978 konstaterade SSHM i en utredning att det i Sverige saknades såväl ansvarig myndighet, som riktlinjer och ekonomiska resurser i arbetet med att bevara historiskt värdefulla flytande fartyg. Efter att riksdagens kulturutskott påtalat vikten av att söka bevara ett seglande kulturarv i Sverige togs ett viktigt steg mot ett statligt organiserat fartygsbevarande. På uppdrag av riksdagen presenterades 1988 en utredning av SSHM med förslag över tänkbara stödåtgärder för att bevara ett urval av historiskt värdefulla segelfartyg (Wollentz 1989 s. 7-8). Utredningen kan sägas ha banat väg för det regeringsbeslut som fattades 1990 och som innebar att ett ekonomiskt stöd avsett åt historiskt värdefulla segelfartyg inrättades. Syftet med detta årliga så kallade skutstöd var att underlätta för fartygsägarna att genomföra större skrovreparationer. Det fastslogs att stödet årligen skulle fördelas av SSHM till ett representativt urval av segelfartyg med olika skrovformer och riggtyper. Skutstödet utformades dock inte enligt SSHM:s framlagda förslag. Dels blev den årliga stödsumman lägre än vad museet föreslagit, dels finansierades stödet med hjälp av det årliga varierande överskottet från biljettförsäljning vid Vasamuseet (en del av dåvarande SSHM). Denna utformning kom att kritiseras då det allmänt ansågs att den disponibla stödsumman blev för låg och många fartygsägare vände sig också emot det faktum att gruppen potentiella stödmottagare var begränsad till kategorin segelfartyg (Wollentz 2000 s. 39). Budgetåret 1993/94 slog regeringen fast att SSHM fortsatt skulle fördela 500 000 SEK i form av skutstöd utifrån Vasamuseet intäkter, detta oavsett intäkternas eventuella årliga variationer (Regeringens proposition. Prop. 1993/94:100 bil. 12 s. 100).

Gällande från och med 2009 har det gamla *skutstödet* ersatts av ett omarbetat ekonomiskt stöd som i dagligt tal kallas *fartygsstödet*. Genom det nya fartygsstödets utformning är – förutom segelfartyg – även övriga kategorier av fartyg vilka kan komma att k-märkas berättigade att kunna ansöka om ekonomiskt stöd. De reparations- eller restaureringsarbeten som stödet ska medverka till att finansiera, behöver numera inte heller avse fartygens skrov. Därtill ökade med fartygsstödet den summa som årligen fördelas till de historiskt värdefulla fartygen från 500 000 SEK till 1 miljon SEK (Statens maritima museers webbplats: *Ökade bidrag till kulturhistoriska fartyg*).

Organisatorisk formell hantering av det flytande kulturarvet

Kulturdepartementet är den centrala instans som från och med år 1991 koordinerat den svenska kulturpolitiken. Mellan åren 2004 och 2006 genomförde den svenska regeringen en återgång till en äldre departementsstruktur och ansvaret för kulturfrågorna överfördes till det sammanslagna *Utbildnings- och kulturdepartementet*. Kulturdepartementet återupprättades dock 2006 och som ett av flera övergripande uppdrag har man att sörja för att det svenska kulturarvet bevaras och brukas. Det är departementet, och i synnerhet då deras enhet för kulturarv, som bär det övergripande ansvaret för att se till att kulturarvsmålet som ett av flera mål inom den nationella kulturpolitiken kan nås (Kulturdepartementets webbsida på Regeringskansliets webbplats).

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) är en central förvaltande och utövande myndighet sorterande under Kulturdepartementet. Ämbetets övergripande uppdrag är att i samverkan med länsstyrelser, regionala museer, kommuner och allmänhet verka för att kulturarvet bevaras, berikas och brukas. Uppdraget är omfattande och innefattar kunskapsuppbyggnad, vårdinsatser, informationsspridning och publik verksamhet (Riksantikvarieämbetets webbplats: *Vårt uppdrag*). Det flytande kulturarvet finns inte inskrivet i RAÄ:s regleringsbrev, historiskt värdefulla flytande fartyg har av tradition varit SSHM:s ansvarsområde. Ämbetet bidrar sedan 2001 med finansiering av det flytande kulturarvets bevarande genom det årligen utdelade arbetslivsmuseistödet (se bilaga 1). Detta ekonomiska styrmedel har tilldelats en rad maritima projekt och i de fall projekt med anknytning till historiskt/kulturhistoriskt värdefulla fartyg har stöttats, har detta beslutats om i samverkan med SMM (Informant 1).
Vidare är RAÄ en av fem tillsynsmyndigheter för utförselförbudet av kulturföremål. Flytande fartyg inbegrips i kategorin transportmedel och utförseltillstånd måste – enligt kulturminneslagen samt RAÄ:s bestämmelser av 1 juli 2000 – sökas hos RAÄ för alla transportmedel vilka är äldre än 100 år och har ett värde över 50 000 kronor, samt för alla transportmedel som har funnits i Sverige i mer än 100 år och har ett värde över 50 000 kronor (Riksantikvarieämbetets webbplats: *Utförsel och export av kulturföremål*). Slutligen är värt att nämna, att personal från RAÄ brukar delta vid den av Statens Maritima Museer initierade sammankomsten *Fartygsforum* (Informant 1).

Statens maritima museer (SMM) är en central förvaltande museimyndighet som sorterar under Kulturdepartementet. Museimyndigheten SMM instiftades 2001 och utgörs av tre statliga museer med maritim inriktning: *Statens sjöhistoriska museum* och *Vasamuseet* i Stockholm samt *Marinmuseum* i Karlskrona. Som museimyndighet har SMM som sin huvuduppgift att bygga upp kunskaper kring- samt bevara och främja brukandet av vårt maritima kulturarv (Statens maritima museers webbplats: *Instruktion*). I sina samlingar äger SMM ett flertal historiskt värdefulla flytande fartyg såsom isbrytaren *Sankt Erik*, fyrskeppet *Finngrundet,* räddningskryssaren *Bernhard Ingelsson,* fullriggaren *Jarramas*, minsveparen *Bremön* och A-slupen *Djärv*.

Mellan åren 1991och 2009 har SMM genom SSHM årligen fördelat ekonomiska anslag i form av skutstödet till bevarande av historiskt värdefulla segelfartyg. För att administrera skutstödet tillsattes från början en arbetsgrupp i vilken ingick representanter från RAÄ, Sjöfartsverket, SSHM och Sveriges Segelfartygsförening. I dagsläget sköts administrationen av fartygsstöd av SMM själva inom ramarna för deras ordinarie verksamhet (Informant 2).

Gällande från och med januari 2009 ersattes skutstödet av det omformulerade *Bidrag till historiskt värdefulla fartyg*, vanligen refererat till som fartygsstödet. Omformuleringen av stödet innebär bland annat att målgruppen av stödberättigade fartyg breddats till att gälla samtliga fartygskategorier vilka är, eller kan tänkas bli, k-märkta av SMM (Statens maritima museers webbplats: *Ökade bidrag till Kulturhistoriska fartyg*).

Med utgångspunkt från en förteckning över före detta seglande yrkesfartyg i Sverige har SMM inlett arbetet med att upprätta *Svenskt Kulturhistoriskt Skeppsregister* (Wollentz 2000 s. 41). Registret ska omfatta både maskindrivna och seglande skepp med svensk sjöhistorisk anknytning och det är tänkt att innehålla detaljerade uppgifter om fartyg " […] äldre än 50 år eller av sådan ålder eller karaktär att man kan anlägga ett kulturhistoriskt perspektiv på fartyget […] " (citat hämtat från Statens maritima museer: *Pressmeddelande 2006-01-09*). Mer ingående detaljkunskap om detta saknas dessvärre då registret inte är tillgängligt för allmänheten och ytterligare information om arbetet med Svenskt Kulturhistoriskt Skeppsregister lyser med sin frånvaro på SMM:s webbplats. Som ytterligare en del av det kunskapsuppbyggande uppdraget har SMM sedan 2005 årligen organiserat den kunskapsförmedlande sammankomsten Fartygsforum, för aktörer verksamma inom det svenska fartygsbevarandet (Statens sjöhistoriska museums webbplats: *Fartygsforum*).

Sedan 2001 ansvarar SMM/SSHM i samverkan med RAÄ för en kulturhistorisk märkning, så kallad k-märkning, av särskilt historiskt/kulturhistoriskt värdefulla fartyg. I samråd med ideella intresseorganisationer och berörda myndigheter har SMM tagit fram en anpassad värderingsmodell för flytande fartyg med utgångspunkt i RAÄ:s system för värdering av bebyggelse. Värderingsunderlagen ligger till grund för den i tre nivåer indelade k-märkningen av fartyg. *Klass I* avser fartyg med synnerligen högt kulturhistoriskt värde och därefter följer *klass II* med mycket värdefulla fartyg och *klass III* med värdefulla fartyg i fallande skala. Fartyg värderade till *klass III* har dock möjlighet till avancemang uppåt i värdeskalan (Statens maritima museers webbplats: *K-märkning av fartyg*).

K-märkningen utgår ifrån en så kallad frivillighetsmodell som främst syftar till att ge uppmuntran, stöd och uppmärksamhet till ägare av historiskt värdefulla och intressanta fartyg. En tanke som har dryftats om k-märkningen är att den mässingsplakett som SSHM då delar ut i framtiden kan komma att fungera som en sorts kvalitetsstämpel. K-märkningsplaketten skulle bland anat kunna vara förmånlig för berörda fartygsägare vid exempelvis ekonomisk värdeberäkning av ett fartyg (Informant 2). Märkningen innebär inte att fartygen, såsom i Norge, kan erhålla särskilt juridiskt skydd. Ägare till k-märkta fartyg skriver därtill inga avtal med SMM. De förbinder sig följaktligen därmed inte till något på förhand beslutat bevarande- eller underhållskontrakt där exempelvis anammande av antikvariska principer krävs. De k-märkta fartygen är inte heller automatiskt beviljade ekonomiskt stöd av SMM, men märkningen i sig kan ses som en väg fram till att beviljas stöd i framtiden.

Transportstyrelsen (TS) är en ny myndighet vars verksamhet startade den 1 januari 2009. Transportstyrelsen har bildats genom att man slagit samman verksamheterna vid *Järnvägsstyrelsen*, *Luftfartsstyrelsen*, *Sjöfartsinspektionen*, *Vägtrafikinspektionen* samt delar av *Vägverket* till en gemensam organisation. Transportstyrelsens sjöfartsavdelning har som övergripande uppdrag att verka för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan samt förbättra sjösäkerheten för fartyg och båtar. Inom sjöfartsavdelningens verksamhetsfält ryms bland annat utfärdande av tillstånd, behörigheter och certifikat samt tillsynsutövning över att svenska och utländska fartyg följer de generella regler och lagar gällande i svenska farvatten. Av särskild relevans för denna uppsats är att TS beslutar om vilka fartyg som tillåts klassas som så kallade traditionsfartyg. Traditionsfartygsklassning (t-klassning) innebär i första hand att fartyg med endast nationella certifikat ges möjlighet att segla internationellt i Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Holland, Storbritannien, Spanien och Norge (Transportstyrelsens webbplats). För att kunna t-klassas av TS krävs att SMM ska ha bedömt att berört fartyg uppfyller vissa bestämda krav vilka borgar för att fartyget besitter kulturhistoriskt värde. Uppfyllandet av dessa krav förutsätter *inte* att fartyget är av någon viss ålder eller att det äger något visst mått av autenticitet. Nybyggda replikfartyg kan således t-klassas " […] om de är konstruerade och byggda efter historiska förebilder och i huvudsak traditionella material och traditionella hantverksmetoder används vid bygget." (Citat hämtat från Statens maritima museer: *Ansökan om kulturhistorisk märkning av fartyg samt traditionsfartygsklassning*).

Fiskeriverket är en central myndighet som sorterar under Jordbruksdepartementet. Verket ansvarar för att Sveriges fiskresurser bevaras och nyttjas i enlighet med den fastslagna svenska fiskeripolitiken. Verket företräder därtill Sverige i det internationella arbetet med fiskefrågor. Detta arbete sker till stor del på europeisk nivå i och med att EU-länderna i mångt och mycket har en gemensam politisk linje för yrkesfisket. Den gemensamma europeiska fiskeripolitiken gör sig bland annat gällande vid handläggningen av ekonomisk ersättning vid kondemnering och upphuggning (skrotning) av äldre fiskefartyg, det så kallade skrotningsbidraget. Beviljande av detta bidrag ställer i regel inte några absoluta krav på att berörda fartyg måste skrotas. Fiskeriverket menar att sådana utrangerade fartyg mycket väl kan överföras till annan användning så länge den inte inbegriper fiske. Fiskeriverket och SMM har sedan ett flertal år tillbaka etablerat ett informellt samarbete vilket medfört att SMM fortlöpande informeras om vilka äldre fiskefartyg som ansökt om skrotningsbidrag och därmed också kan komma att skrotas genom upphuggning (Fiskeriverkets webbplats: *Om Fiskeriverket*; Informant 3).

Statens kulturråd är en central förvaltningsmyndighet verkande inom stora delar av det svenska kulturområdet. Det övergripande uppdraget innebär att Kulturrådet skall ge regeringen ett samlat underlag för arbetet med den nationella kulturpolitiken samt att man skall bistå regeringen i genomförandet av denna politik. I uppgiften åligger det Kulturrådet att samordna och effektivisera statliga åtgärder för att på så vis främja utvecklingen inom kulturområdet. Det innebär att man bland annat genom informationsspridning och bidragsgivning ska verka för att uppnå ett omfattande och varierat kulturutbud av hög kvalitet tillgängligt för alla i hela landet. Som exempel på bidragsverksamheten kan nämnas att Statens kulturråd fördelar det statliga stödet till landets länsmuseer samt forskningsbidrag och utvecklingsbidrag till de statliga ansvarsmuseerna (Statens Kulturråds webbplats: *Om Kulturrådet* samt *Verksamhet*). Beträffande det flytande kulturarvet har Kulturrådet bistått bevarandet av ångfartyget *Orion* genom fördelning av ekonomiska bidrag med 500 000 SEK åren 2007 och 2008 (Informant 4; Statens Kulturråds webbplats: *Accessprojektet, andra sökomgången*).

Med start 2010 inleddes det politiska arbetet med att tillämpa den nya samverkansmodellen för regional kultur, den så kallade koffertmodellen. Från och med 2011 ska modellen successivt träda i kraft i fler landsting/regioner än *Landstinget Norrbotten*, *Region Gotland*, *Region Halland*, *Region Skåne* och *Västra Götalandsregionen* vilka var de första fem som fick möjlighet att lämna in regionala kulturplaner. Grundtanken med modellen är något förenklat den att Kulturrådet till landsting/regioner ska anslå de årliga regionala kulturbidragen som en klumpsumma. Denna summa står det sedan den landstingskommunala administrationen mer eller mindre fritt att fördela till sina respektive regionala kulturverksamheter i enlighet med de fastslagna regionala kulturplanerna (Kulturrådets webbplats: *Regional kultursamverkan*). Vilka konsekvenser koffertmodellen på sikt får för det flytande kulturarvet återstår att se. Särskilt intressant är det dock att Västra Götalandsregionen som ett av sex prioriterade områden inom den regionala kulturpolitiken lyfter fram ”det maritima och industriella kulturarvet” (citat hämtat från Västra Götalandsregionens webbplats).

År 2009 antog riksdagen nya kulturpolitiska mål genom kulturpropositionen *Tid för kultur* (Regeringens proposition. Prop. 2009/10:3). Om och i så fall hur den nya nationella kulturpolitiken med omformulerade mål kommer att påverka det flytande kulturarvet återstår även detta att se. I det följande stycket ges, med tanke på nya kulturpolitiska mål införts, ett koncentrat av förhållandet mellan tidigare kulturpolitik och bevarandet av det flytande kulturarvet i Sverige.

En samlad nationell kulturpolitik formulerades inte i Sverige förrän åren 1974-76 genom tre kulturpolitiska propositioner med åtföljande riksdagsbehandling. Som ett led i att en ny kulturpolitik växte fram så omorganiserades RAÄ och med ledning av 1974 års kulturpolitiska mål började ämbetet delvis att ändra inriktning. Från den tidigare vården av enskilda forn- och kulturminnesobjekt började man sätta kulturminnesvården i ett större sammanhang och kulturmiljövård och kulturarv dök upp som nya begrepp och beskrev ett nytt förhållningssätt (Regeringens proposition. Prop. 2009/10:3 s. 10; Riksantikvarieämbetes webbplats: *Vår historia*).

Mot bakgrund av att Stockholms hamns gamla isbrytare *Sankt Erik* föreslogs bevaras som museifartyg presenterades 1978 utredningen *Bevara fartyg – att värna om kulturarvet* av SSHM. I utredningen, som museet senare gav ut i bokform (Ohrelius & Webe 1978), konstaterade SSHM att äldre fartyg kan ha stort kulturhistoriskt värde och därmed bör kunna bevaras som en del av kulturarvet. Samtidigt framhöll museet de allvarliga problem som avsaknaden av ekonomiska resurser, klara riktlinjer, överblick av beståndet av äldre fartyg samt en ansvarig myndighet innebar för bevarandet av det flytande kulturarvet i Sverige. Frågan om ett koordinerat och statligt understött bevarande av historiskt värdefulla fartyg kom vid denna tid även att uppmärksammas genom två framlagda riksdagsmotioner som behandlades av kulturutskottet (se Kulturutskottets betänkande. KrU9: 1979/80:9). Vid det politiska arbete som bedrevs vid slutet av 1970-talet var den ideella organisationen *Sveriges Segelfartygsförening* (SSF) en starkt pådrivande kraft. Exempelvis var det SSF som var först med att lägga fram förslag om att utföra en landsomfattande utredning med fartygs-inventering för att kunna införa statligt finansierat stöd samt särskild lagstiftning för bevarande av kulthistoriskt värdefulla segelfartyg.

I augusti 1979 gav Statens kulturråd tillsammans med SSHM och Göteborgs museinämnd ett remissyttrande där man i stort ställde sig positiva till SSF:s förslag att ett inventerings- och utredningsarbete initierades med huvudsyftet att söka upprätta en skyddslagstiftning och ett ekonomiskt stöd avsett för bevarande av kulturhistoriskt värdefulla fartyg. Beträffande statsbidrag och lagstiftning menade Kulturrådet att det vid tillfället saknades tillräckligt underlag för att ta ställning till om förslagen skulle utredas vidare (se Kulturutskottets betänkande. KrU9: 1979/80:9 s. 3). Betydande på sikt var ändå det faktum att den statliga myndigheten Kulturrådet framhöll att det var av stor vikt att bevara ett urval av flytande äldre fartyg för att bilda inslag i maritima miljöer (Wollentz 2000 s. 39).

Under 1980-talet kom det svenska kulturmiljöområdet och dess förvaltning att få egna politiskt beslutade mål och tillika en samlad lagstiftning då kulturminneslagen trädde i kraft 1989 (Regeringens proposition. Prop. 2009/10:3. s. 10). Förutsättningarna för bevarandet av historiskt värdefulla flytande fartyg förbättrades dock inte nämnvärt eftersom det statliga engagemanget uteblev ytterligare en tid. Mycket tack vare det politiska opinionsbildande arbetet som bedrivits sedan slutet av 1970-talet fattades ett betydelsefullt regeringsbeslut 1987. Sjöhistoriska museet gavs enligt detta beslut i uppdrag att genomföra en större utredning om bevarande av historiskt värdefulla segelfartyg i Sverige.

År 1988 presenterade SSHM för riksdagen rapporten *Segelfartyg inom kulturminnesvården* där museet gav förslag över tänkbara stödåtgärder. Denna rapport omarbetades sedermera av Claes Wollentz till boken *Skutor – ett seglande kulturarv* (Wollentz 1989 s. 7-9). Att utredningsuppdraget gick till SSHM och inte till RAÄ – i egenskap av ansvarig myndighet för såväl strategiutveckling som förvaltning för kulturarvsområdet – kan sannolikt förstås med att flytande fartyg i Sverige sedan långt tidigare varit SSHM:s område, och att kompetens inom ämnesfältet saknades på RAÄ. Traditionen får alltså förklara varför det inom offentlig kulturarvsförvaltning i Sverige än i dag endast är museimyndigheten SMM som har det flytande kulturarvet definierat som sitt verksamhets- och ansvarsområde. I SMM:s instruktion, som utfärdades 2007 av Kulturdepartementet, står att ”myndigheten har till uppgift att bevara och utveckla det maritima kulturarvet samt bygga upp kunskaperna om det.” samt det att SMM ska ” […] verka för bevarande och brukande av kulturhistoriskt värdefulla fartyg” (citat hämtat från Statens maritima museers webbplats: *Instruktion*). I regleringsbrevet från riksdagen fastslås därtill

att SMM ”får i mån av tillgängliga medel lämna bidrag till bevarande och brukande av historiskt värdefulla fartyg.” (citat hämtat från Statens maritima museers webbplats: *Regleringsbrev*).

Efter det att SSHM:s förslag om ekonomiskt stöd gått genom valda remissinstanser och förslaget reviderats beslutade riksdagen år 1990 att ett ekonomiskt stöd för bevarande av historiskt värdefulla (segel)fartyg skulle inrättas (Wollentz 2006 s. 140). Mellan åren 1991 och 2009 har årligen 500 000 SEK delats ut av SSHM/SMM till segelfartygsägare i form av skutstöd. Vid sidan av det ekonomiska stödet, styrt genom det politiskt beslutade regleringsbrevet, verkar SMM som tidigare nämnts främst genom k-märkningen av historiskt värdefulla fartyg. Denna märkning är tämligen informell till sin karaktär och innebär inte att fartygen garanteras ekonomiskt stöd eller att de ges juridiskt skydd. Inte heller ingår fartygsägare i samband med k-märkning av fartyg något bindande avtal med SMM (Informant 2).

Ekonomi

I budgetpropositionen för 2011 föreslås *utgiftsområde 17 Kulturmiljö* tilldelas sammanlagt 922 miljoner SEK och museimyndigheten SMM föreslås för 2011 tilldelas en budget på 113 miljoner SEK (Regeringens proposition. Prop. 2010/11:1 s. 126). Som framgår i föregående avsnitt är SMM den enda instans – inom den svenska kulturarvsförvaltningen – med ekonomiska styrmedel speciellt avsedda åt det flytande kulturarvets bevarande. Med början 1990/1991 fick SSHM möjlighet att med hjälp av överskottet från *Vasamuseets* biljettintäkter fördela ett årligt skutstöd på 500 000 SEK. I ett politiskt betänkande från budgetåret 1992/93 ansåg kulturutskottet det motiverat att överväga ett särskilt statligt finansierat anslag till det organiserade fartygsbevarandet. Regeringen förordade trots detta att SSHM även fortsättningsvis skulle fördela bidrag finansierade med hjälp av förväntat överskott från Vasamuseets biljettintäkter. Finansieringsformen för skutstödet förändrades under budgetåret 1993/94 på så vis att SSHM därefter skulle fördela 500 000 SEK oavsett om Vasamuseet redovisat ett överskott från biljettintäkterna eller ej (Regeringens proposition. Prop. 1993/94:100 s. 100). Det hitintills enda undantaget från förförandet med ett årligt fördelat skutstöd a´ 500 000 SEK inträffade 1996 då inga medel fördelades av SSHM på grund av ändrat budgetår. Som en kompensation för detta fördelades dock 750 000 SEK året dessförinnan (Wollentz 2000 s. 40).

År 2010 lanserades det omarbetade skutstödet i form av det nya fartygsstödet. Ur ekonomisk synvinkel innebar förändringen av skutstödet att den årliga stödsumman höjdes till 1 miljon SEK (Statens maritima museers webbplats: *Ökade bidrag till kulturhistoriska fartyg*). Totalt har SMM/SSHM mellan åren 1991-2011 delat ut 11 155 000 SEK i form av fartygsstöd till 49 olika fartyg (se bilaga 2). Vid sidan av SMM/SSHM: s årliga fartygsstöd tillkommer RA:s årliga bidrag till arbetslivsmuseer. År 2009 fördelades sammanlagt 1,5 miljoner SEK i arbetslivsmuseistöd riktat till 13 projekt med anknytning till det maritima kulturarvet (se bilaga 1). Till detta kommer också att Kulturrådet genom *Accessprojektet* har beviljat bidrag till ångfartyget *Orion* med ca 500 000 SEK fördelat mellan åren 2007 och 2008 (Informant 4).

Verksamhetsresultat

Claes Wollentz, intendent på SMM, framhåller i artikeln Fartygsbevarande i Sverige (Wollentz 2000 s. 39-42) att ett viktigt resultat av SMM:s insatser för historiskt värdefulla fartyg är att det byggts upp ett nätverk som tillsammans med det ekonomiska stödet fyller en viktig funktion för det svenska fartygsbevarandet. Ett exempel på hur detta nätverk tar sig uttryck är det samarbete som upprättats mellan tjänstemän vid nordiska museer och institutioner verksamma inom det maritima kulturområdet. Denna samverkan, öppen också för medlemmar i fartygsbevarandeföreningar, omfattar gemensamma seminarier samt samarbeten med produktion av böcker och informationsmaterial. Genom skutstödet har SSHM/SMM arbetat upp en nationell form för att behandla frågor kring fartygsbevarande i Sverige. Den begränsade stödsumman på totalt 500 000 SEK om året har främst kommit att utnyttjas för att täcka utgifter kopplade till akuta åtgärder på fartyg med stora reparationsbehov.

Mellan åren 1991 och 1999 har de till SMM/SSHM inkomna ansökningarna för erhållande av skutstöd i medeltal uppgått till 3,75 miljoner SEK om året fördelat på totalt 175 ansökningar avsett till 58 olika fartyg. Under denna knappa tioårsperiod har SMM/SSHM fördelat skutstöd till en sammanlagd summa av 4,25 miljoner SEK och detta motsvarar ca 13 procent av de 32 miljoner SEK som de totala ansökningarna uppgick till. Med de mycket begränsade medel som stått till förfogande per år konstaterade SMM att man under denna period endast har kunnat nå upp till 33 procent av den nivå som man själv eftersträvat och ansett vara erforderlig (Wollentz 2000 s. 39-40).

Sedan det nya fartygsstödet infördes 2010 har totalt 21 fartyg delat på de 2 miljoner SEK som fördelats och detta betyder att varje fartyg i medeltal har beviljats ca 95 000 SEK. Om man räknar samman det skutstöd och det nya fartygsstöd som utbetalats mellan åren 1991-2011 har SMM/SSHM fördelat totalt 11 155 000 SEK (se bilaga 2). År 2011 inkom till SMM 27 ansökningar om fartygsstöd som totalt uppgick till 4 miljoner SEK. Av dessa ansökningar beviljades totalt 1 miljon SEK i stöd fördelat till 9 fartyg. Det innebär att 25 procent av den totala summan av ansökningar kunnat beviljas av SMM/SSHM som fartygsstöd (Statens maritima museers webbplats: *Historiska fartyg får ekonomiskt* stöd).

Av SMM framhålls att skutstödet med dess ringa stödsumma har varit viktigt då det har stimulerat och underlättat för föreningar och enskilda fartygsägare att bevara ett representativt urval av historiskt värdefulla fartyg i Sverige. Dessutom menar man att efter skutstödets införande genomförs det praktiska bevarandet med en fortsatt ökande medvetenhet om fartygens kulturhistoriska värde. Som en följd av systemet med skutstöd har SMM även kunnat samlat in ytterligare dokumentationsmaterial om de bistådda historiskt värdefulla fartygen och om de praktiska bevarandeåtgärder dessa fartyg genomgått. Skutstödet ska även ha bidragit till att hålla sysselsättningen uppe och i vissa fall genererat nya arbetsplatser vid några svenska småvarv (Wollentz 2000 s. 41). Trots de positiva synergieffekterna konstaterar SMM, att den ekonomiska stödsumman som fördelats genom skutstödet varit så blygsam att stödet närmast borde betraktas som ett stimulansbidrag (Wollentz 2000 s. 5).

I maj 2011 finns på SMM:s fartygslista totalt 104 k-märkta fartyg i Sverige (Sjöhistoriska museets webbplats: *K-märkta fartyg*). Då SMM, efter vad jag känner till, inte har någon uttalad målsättning att nå ett visst antal k-märkta fartyg, är det svårt att värdera det uppnådda resultatet. Enligt SMM själva har den så kallade frivillighetsmodellen och användningen av begreppet *k-märkt* givit mycket positivt gensvar från fartygsägare i Sverige. Farhågan att många historiskt värdefulla fartyg som mottagit stöd riskerade att säljas till utlandet eller huggas upp har enligt SMM inte visat sig stämma. Det är bland annat av denna anledning som SMM menar att det inte föreligger något direkt behov att i Sverige införa skärpta antikvariska bevarandekrav med bindande avtal enligt norsk eller dansk modell. Någon form av juridiskt skydd för historiskt värdefulla fartyg skulle dock enligt SMM kunna vara en av flera nya beståndsdelar i ett framtida vidareutvecklat offentligt hanterande av det flytande kulturarvet i Sverige (Informant 2).

Riksantikvarieämbetet arbetar inte för att det flytande kulturarvet framöver ska inbegripas i deras ansvarsområde. Fartyg kategoriseras av RAÄ till gruppen *kommunikationsmedel och transporter* och

företrädare för RAÄ anser i dagsläget inte att historiskt värdefulla flytande fartyg skall ingå som en del i RAÄ:s övergripande ansvar att förvalta och utveckla det svenska kulturarvet. Via det så kallade arbetslivsmuseistödet, som infördes 2001 och därefter årligen har fördelats av RAÄ, framhålls likväl att ämbetet stödjer bevarandet av det flytande kulturarvet (Informant 1). I medeltal har projekt med maritim inriktning mellan åren 2001 och 2009 tilldelats ekonomsikt stöd med ca 1 miljon SEK om året (se bilaga 1).

Fiskeriverket har inget särskilt regelverk avsett för historiskt värdefulla fiskefartyg. Det bör dock poängteras att Fiskeriverkets hållning är att man från verkets sida generellt ser positivt på bevarande av äldre fiskefartyg som tilldelats skrotningsbidrag. Sedan ersättningsformen med skrotningspremier för första gången introducerades 1969 har omkring 300 fiskefartyg tilldelats så kallat skrotningsbidrag i någon form. Av det relativt stora antalet av skotningspremierade fiskefartyg har sammanlagt två fiskebåtar undgått att skrotas och därefter k-märkts av SMM (Informant 3; Sjöhistoriska museets webbplats: *K-märkta fartyg*).

Anmärkningsvärt är att bägge dessa två fiskefartyg omhändertogs för att bevaras av en och samma ideella förening i Gravarne i Bohuslän. Det första av de två fartygen är den traditionella träfiskebåten *Asta av Smögen*, byggd 1916. *Asta* användes inom flera olika typer av yrkesfiske fram till att hon togs ur aktiv tjänst 1980. Sedan 1981 bevaras och brukas hon som ett flytande museifiskefartyg och gör chartrade turer i Bohuslän. Det andra bevarade fartyget är *Marion* som byggdes 1963 som en ur den sista generationen av serieproducerade nordiska träfiskebåtar. *Marion* användes i yrkesfiske fram till 2001 då hon omvandlades till ett flytande museifartyg. Under 2009 såldes *Marion* till en privatperson och fick Kungshamn som hemmahamn. Därmed tycks *Marion* också ha upphört att fungera som museifartyg även om fartyget alltjämt är k-märkt enligt senaste tillgängliga förteckningen från SSHM (Bång 2009 s. 327; Sjöhistoriska museets webbplats: *K-märkta fartyg*).

Värt att nämna är slutligen det att ytterligare ett skrotningspremierat fiskefartyg kan komma att bevaras på västkusten. Fiskeriverket har nyligen beviljat kondemneringsbidrag för träfiskebåten *Sandö* vilken i maj 2011 skänkts till *Bohusläns Museum*. Museets avsikt är att *Sandö*, byggd 1948, ska bevaras i en för ändamålet särskilt uppförd båthall. Om denna hallbyggnad av någon anledning inte uppförs kommer fartyget att skrotas (Bång 2011 s. 261-262).

DET FLYTANDE KULTURARVET I NORGE

Historisk bakgrund

Det första flytande norska fartyget som i Norge blev föremål för målmedvetna bevarandeåtgärder var Fridtjof Nansens polarskepp *Fram*, byggt 1892 och ritat av den berömde konstruktören Colin Archer. Fartyget hade under lång tid varit liggande vid kaj och börjat förfalla då det vid 1930-talets början togs ett myndighetsbeslut som kom att bli betydelsefullt. Myndigheterna beslutade om kondemnering vilket innebär att berört fartyg förklaras icke sjödugligt och i allmänhet därefter huggs upp. Med anledning av detta bildades en kommitté av privatpersoner med målet att försöka rädda det för Norge så symbolbärande skeppet *Fram*. De privat initierade ansträngningarna resulterade slutligen i att *Frammuseet* på Bygdöy instiftades, och alltsedan 1936 ligger Nansens polarfartyg i ett restaurerat och intakt skick i museets utställningshall (Molaug 1988 s.198).

Det tidiga bevarandet av äldre fartyg fortsatte 1936 då stålbarken *Lingard*, byggd 1892, köptes tillbaka till Norge för att bevaras som ett flytande minnesmärke över de ”vita seglens dagar”. *Lingard* skänktes efter andra världskrigets slut som gåva till dåvarande Norsk Sjøfartsmuseum. Norges sista kvarvarande råriggare från den långa segelfartygseran var då i så dåligt skick att museet nödgades sälja fartyget för upphuggning (Riksantikvaren 2010 s. 26). Under 1960-talet togs flera nya initiativ av en handfull enskilda entusiaster av vilka majoriteten var hemmahörande på norska østlandet. Man igångsatte på ideell basis arbeten med norska traditionella mindre fartyg, exempelvis återfördes ett flertal motoriserade *skøyter* och *jakter* till att åter bli seglande fartyg. Därutöver uppmärk-sammades på flera håll i landet de ångdrivna passagerarfartyg som togs ur aktiv tjänstgöring under denna period (Norsk Forening for Fartøyverns webbplats: Historikk).

Av tidiga pionjärprojekt vilka tveklöst grundlade det norska fartygsbevarandet kan nämnas den av Colin Archer ritade *RS 1 Colin Archer*, det första ”moderna” sjöräddningsfartyget i Norge. År 1962 hämtades *RS 1* (*redningsskøyta 1)* tillbaka till Norge efter att i många år hört hemma i USA. Norsk Sjøfartsmuseum planerade att sätta fartyget under tak och exponera det som ett landbaserat museiobjekt. Men att bygga en sådan anläggning visade sig dock bli allt för kostsamt. Istället hyrdes *RS 1* ut till en privatperson som genomförde en omfattande restaurering av fartyget och därefter sjösatte det. Detta var ett av de första medvetna praktiska exemplen på den allt sedan dess dominerande bevarandeprincipen för omhändertagandet av det flytande kulturarvet i såväl Norge som Sverige och Danmark. Man bevarar äldre fartyg bäst genom att bruka dem i flytande skick (Molaug 1988 s. 200).

På 1970-talet växte successivt fram ett grundbestånd av ungefär 20 medvetet bevarade historiskt värdefulla fartyg i Norge. Behovet att samordna detta bevarande av äldre fartyg ledde till att det 1977 skapades en arbetsgrupp med namnet *Fartøyutvalget*. År 1978 presenterade Norsk Kulturråd i samarbete med Miljøverndepartementet utredningen Bevaring og bruk av gamle fartøy (Bjørkvik 1979). Slutsatsen i utredningen var att staten måste ta fullt ansvar för att ett representativt grund-bestånd av historiskt värdefulla fartyg sammansatt utifrån ett riksperspektiv ska kunna bevaras i Norge. Enligt förslaget skulle det statliga ansvaret i korthet innebära att fartöyvernet gavs ekonomiska anslag dels från statsbudgeten och dels från en räddningsfond. Därtill framhölls att det fortsatta bevarandet borde baseras på fastställda krav med fackmässig kontroll och rådgivning från ansvarig myndighet. Detta för att förmedla vikten av användande av antikvariska principer och för att säkerställa att sådana principer verkligen följdes vid restaureringar (Kloster 1988 s. 195). Ett av de fartyg som tog del av det tidigaste ekonomiska fartygsstödet var Norsk Sjøfartsmuseums tremast-skonert *Svanen* som redan 1969 beviljades bidrag för restaureringsarbeten (Riksantikvaren 2010 s. 28).

Som första offentliga förvaltningsinstans kom Norsk kulturråd, instiftat 1978, att få ekonomiskt och administrativt ansvar för det organiserade fartöyvern som började anta allt fastare former. Mellan åren 1967 och 1978 fördelade kulturrådet totalt ungefär 2 miljoner NOK till olika fartöyvern-projekt (Norsk Forening for Fartøyvern 2009 s. 8). Fartøyutvalget fick i anslutning till en stor omorganisation vid början av 1980-talet utvidgade arbetsuppgifter som rådgivningsorgan, då en konsulenttjänst inrättades i samverkan med sjöfartsmuseet i Oslo (Norsk Forening for Fartøyvern 2009 s. 9).

År 1983 upprättades en egen utgiftspost i MD:s budget med öronmärkta anslag till *kystkultur og*

fartøyvern. Från att ursprungligen ha varit kulturrådets ansvarsområde kom det offentliga fartöyvernet formellt att flyttas till MD:s bord 1986, efter att man övertagit det år 1985 upplösta Fartøyutvalgets funktioner. I slutet av 1980-talet omorganiserades så hela det norska kulturminnevernet och myndighetsansvaret för fartöyvern överfördes i anslutning till detta till Riksantikvaren (se ex. Lande 1998 s. 11 ff; Molaug 1988 s. 202). Det flytande kulturarvet kom därmed att hanteras inom ramen för den centrala kulturarvsförvaltningen i RA:s ordinarie verksamhet och i stora drag är det den form som förvaltningen av fartöyvernet har idag 2011.

Ytterligare en viktig del i processen då fartöyvernet i Norge antog fastare former var att *Norsk Forening for Fartøyvern* (NFF) bildades 1985. Föreningen, som ända sedan den grundades varit en viktig pådrivande aktör inom fartöyvernet, utgörs av en landsomfattande intresseorganisation för historiskt värdefulla fartyg. Det är fartygen och inte ägarna som kan väljas in i NFF och omkring 60 procent av den totala norska flottan av *vernete fartøyer* är medlemmar. Föreningens övergripande syfte är att främja bevarandet av historiskt värdefulla fartyg enligt antikvariska principer. En betydande del av NFF:s arbete består i att söka utöka och utveckla samarbetet mellan ägarna till medlemsfartygen samt att enhetligt företräda ägarnas intressen i kontakter med myndigheter och institutioner. Vid den senaste revisionen av föreningens stadgar, genomförd i oktober 2007, tillades att NFF även ska utveckla och stärka de mänskliga resurserna inom fartöyvernet samt verka för att skapa och vidareutveckla en god kontinuitet för medlemsfartygens ägarskap och förvaltning (Norsk Forening for Fartøyvern 2009 s. 6).

Organisatorisk formell hantering av det flytande kulturarvet

Miljøverndepartementet (MD) är den överordnade, koordinerande och styrande instansen inom det statliga norska kulturminnevernet. Departementet har huvudansvaret för såväl politik- som strategiutveckling för hela kulturarvsområdet. Det är MD:s avdelning för kulturminnesförvaltning som ansvarar för att de nationella politiska målen för området uppnås (Miljøverndepartementets webbplats: *Om departementet*). Departementet bar formellt det övergripande förvaltande ansvaret för det norska fartöyvernet mellan åren 1986 och 1989/90. År 1990 tog RA över som ansvarig utövande myndighet, och i dagsläget är det främst genom de årliga budgetanslagen till fartöyvern (fartygsstöd) och till fartöyverncentren som MD verkar riktat mot bevarandet av det flytande kulturarvet i Norge (Riksantikvaren 2010 s. 29).

Riksantikvaren (RA) är sedan 1988 ett direktorat, en central förvaltningsmyndighet, vilket sedan 2000 sorterar under MD:s kulturminnesavdelning (Riksantikvaren 2002 s. 14). Det är RA som är departementets rådgivande och utövande fackinstans inom kulturarvsförvaltningen, vilket innebär att RA har i uppdrag av MD att verka för att de fastslagna nationella kulturpolitiska målen inom kulturminne- och kulturmiljöområdet uppnås. Sedan budgetåret 1989/90 ingår fartöyvernet med det norska flytande kulturarvet i myndighetens ansvarsområde. En övervägande del av de ekonomiska medel som *Stortinget* anslår till fartöyvern samt till fartöyverncentren förvaltas och fördelas av RA:s sektion för fartyg och tekniska kulturminnen (Riksantikvaren 2010 s. 29; Lande 1998 s. 11-14). Det är också RA som utfärdar bevarande- och underhållsavtal med fartygsägare samt att RA har tilldelats myndighet att besluta vilka fartyg som kan förordnas särskilda skyddsbestämmelser enligt norska kulturminneslagen (se Riksantikvaren 2010 s. 44).

Fartøyvernsentren ingår som en viktig del av RA:s långsiktiga strategi för det norska fartöyvernet. Den övergripande målsättningen med centrens verksamheter är att söka säkra och vidareföra hantverkskunnandet inom traditionellt båt- och skeppsbyggande i Norge. Avsikten är att centren genom att utföra sina särskilda uppdrag ska fungera som ett komplement till det frivilligbaserade fartöyvernet och till de kommersiella båt- och skeppsvarven. Bakgrunden till centrens uppkomst var att den norska kulturarvsförvaltningen vid mitten av 1990-talet hade uppmärksammat att kunskaper och hantverkstekniker knutna till de förr så betydelsefulla maritima näringarna var på väg att försvinna. Med detta som bakgrund etablerades formellt tre nationella fartöyverncenter 1996.

Samtliga de tre centren är organiserade som stiftelser och de utgörs från norr till söder av:

Nordnorsk fartøyvernsenter og Båtmuseum (NNFA) vid Gratangen, *Hardanger fartøyvernsenter* (HFS) vid Norheimsund och *Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter* (BDF) vid Kristiansand. På eget initiativ har centren bildat samarbetsorganisationen *Fartøyvernsentrenes fellesråd* vilken har som övergripande målsättning att sprida information om och verka för goda villkor för det norska fartöyvernet i allmänhet och de tre centren i synnerhet. Ett medvetet val som gjorts beträffande fartöyverncentrens operativa funktion är att man låtit dem specialisera sig på sinsemellan olika fartygstyper, material och arbetstekniker. Detta innebär att NNFA arbetar med nordnorskt- och samiskt båtbyggande, fiske- och fångstfartyg i allmänhet, semidieselmotorer samt med skeppselektronik och allehanda tekniska installationer. Vid HFS arbetar man främst med traditionella träfartyg samt skeppssmide, repslageri och riggning. Centret BDF är inriktat på stål- och järnfartyg och man har särskild kompetens inom mekanisk produktion.

Utöver verksamheterna med fartygsrestaureringar och yrkesutbildningar ska fartöyverncentren likaledes fungera som decentraliserade rådgivningsinstanser inom fackområdet fartöyvern. Detta verkställs genom att centren erbjuder statligt finansierade tjänster som inte är av fysisk hantverksmässig karaktär, så kallade fellestjenester. Till stor del utgörs dessa tjänster av dokumentationsuppdrag, informationsspridning med publik verksamhet samt fackmässig rådgivning (Riksantikvaren 2002 s. 10, 25: Riksantikvaren 2010 s. 56 ff; Lande 1998 s. 17-20).

I RA:s femåriga handlingsplan för fartöyvern 1996-2000 (se Lande 1998 s. 17-18) fastställdes att det övergripande uppdraget för fartöyvernsentren innebär att de ska: (författarens översättning)

- göra kunskapsresurser tillgängliga i form av hantverks- och rådgivningstjänster
- bedriva dokumentations- och registreringsverksamhet
- införskaffa fartyg och båtar som säkras mot förfall
- hålla äldre maritima kulturmiljöanläggningar i stånd
- införskaffa och lagerhålla nödvändiga råmaterial samt verktyg och utrustning
- utbilda yrkesfolk och sörja för kontinuitet inom det äldre hantverkskunnande som hör samman med trä- och stålfartygsbyggande

Norsk Kultuminnefond är ett direktorat som sedan sin tillblivelse 2003 sorterar under Miljøverndepartementet. Kulturminnefonden är inte en formell myndighet och har därmed inte befogenhet till någon form av tillsyns- eller kontrollfunktion. Den statligt finansierade fondens uppdrag består i att bevilja ekonomiskt stöd till kulturarvsrelaterade projekt i Norge. I första hand ges stöd till lagskyddade eller i övrigt bevarandevärda kulturminnen och kulturmiljöer som förvaltas av privat sektor. Däri inbegrips historiskt värdefulla fartyg som är i privat ägo (Kulturminnefondens webbplats: *Retningslinjer*).

Norsk kulturråd är en underliggande etat, en typ av central myndighet, som sorterar under Kulturdepartementet. Kulturrådets övergripande mål är att stimulera det norska konstlivet, värna och stärka kulturarvet samt göra konst- och kulturvärden tillgängliga för en så bred allmänhet som möjligt. Ett av huvuduppdragen är att förvalta *Norsk kulturfond* och med hjälp av denna fördela årliga ekonomiska bidrag till projekt inom kulturområdet, och däribland då till projekt inom området fartöyvern. Därtill fördelar fonden ett återkommande anslag, *Vedlikeholdsfond Skværriggerne*, öronmärkt för underhåll av fullriggarna *Christian Radich* och *Sørlandet* samt barkskeppet *Statsraad Lehmkuhl* (Norsk kulturråds webbplats: *Om oss* samt *Prosjektstøtte 2011*).

Norsk Maritimt Museum (f. d. *Norsk Sjøfartsmuseum*) är med sina båtsamlingar, arkiv, bibliotek och personal en viktig institution för det maritima kulturarvet i Norge. Museet äger tre äldre fartyg av varierande utförande men med det gemensamt att samtliga definierats som *verneverdig* av RA (Norsk Maritimt Museums webbplats: *Skoleskipet Svanen*). Med stöd av kulturminneslagen ansvarade dåvarande Norsk Sjøfartsmuseum tillsammans med tre regionala museer fram till och med 2001 för myndighetsutövning och kontroll beträffande utförselförbudet av så kallade flytende kulturminnen, det vill säga fartyg äldre än 100 år.

Den 1 januari 2001 ändrades den norska kulturminneslagen så att utförselförbudet därefter gäller fartyg äldre än 50 år. I samband med lagändringen överfördes myndighetsutövningen från museerna till RA, men för utförsel av fartyg äldre än 50 år krävs fortsatt ett godkännande från nuvarande *Norsk Maritimt Museum* (Riksantikvaren 2002 s. 17; Norsk Maritimt Museums webbplats: *Arkeologi*).

Beträffande de av museets uppdrag som inte är reglerade i lag prioriteras i första hand förmedlingsverksamhet och rådgivning. Inom fackområdet fartöyvern tillhandahåller museet avancerad dokumentationsutrustning och projektledningstjänster vilka riktar sig till privatpersoner, ideella organisationer, offentliga institutioner och myndigheter. I egenskap av samarbetspartner till övrig kulturarvsförvaltning framhåller museet samverkan med RA som särskilt betydelsefull. Som ett exempel på denna samverkan kan nämnas att RA vid flera tillfällen köpt in tjänster från museet (hämtat från Norsk Sjøfartsmuseums webbplats 2009-06-09).

Slutligen är värt att nämna att sjöfartsmuseet var huvudansvarigt vid arbetet med att framställa handlingsplanen Fartøyvernplan for SAVOS (Norsk Sjøfartsmuseum 2000). Denna innehöll förslag avsedda för att få till stånd ett ökat regionalt engagemang och ansvar för det norska fartöyvernet (se ex. Riksantikvaren 2002 s. 21; Hordaland fylkeskommune 2009).

Sjøfartsdirektoratet (SD) är ett direktorat som sorterar under *Nærings- og handelsdepartementet* och Miljøverndepartementet. Sjøfartsdirektoratets målsättning är att åstadkomma hög säkerhet för liv, hälsa, fartyg och miljö. Man ansvarar bland annat för att medverka till och ha tillsyn över att norska skepp och rederier håller en hög säkerhets- och miljömässig standard, att sjömän på norska fartyg har fullgod kompetens och behörighet samt att det råder goda arbets- och levnadsvillkor (Sjøfartsdirektoratets webbplats). Direktoratet har intagit en tydlig och aktiv roll inom bevarandet av historiskt värdefulla fartyg i Norge. Detta gjorde sig under många år främst påmint via SD:s stränga krav på moderna säkerhetslösningar till sjöss. Krav som föranledde att många fartygsägare tvingades göra avkall på de antikvariska principer som i möjligaste mån bör tillämpas på historiskt/ kulturhistoriskt värdefulla fartyg.

Med avsikt att underlätta ett korrekt bevarande av historiskt värdefulla fartyg ingick SD, NFF och RA ett samarbete, vilket 1989 resulterade i att SD introducerade definitionen *verneverdig skip* i sitt regelverk. Kärnpunkten försköts därmed från SD:s tidigare synsätt – där *driften* av fartygen var det centrala – till att i första hand försöka se till *bevarandet* av fartygen i egenskap av historiskt värdefulla kulturobjekt. För att fartyg ska få status som *verneverdig skip* måste berörda fartygsägare ingå ett avtal där man rättar sig efter ett antal villkor fastslagna av RA. Så länge ett fartyg innehar denna status tillämpar SD:s sjöfartsinspektörer speciella föreskrifter, vilket innebär att ett sådant fartyg efter individuell prövning i möjligaste mån ska kunna bevaras i sitt ursprungliga utförande. Detta under förutsättning att hög säkerhet tillvaratas samt att driftsbegränsningar såsom reduktion i fartområde och nyttjande endast under sommarhalvåret införs. Dessa fartyg som har bevarandeavtal med RA behöver i regel heller inte betala för besiktningar eller andra av SD: s tjänster. Förövrigt finns även stora möjligheter att undantas från miljöskatt på kol, koks och diverse oljor samt koldioxidbeskattning och beskattning av elektricitet förbrukad vid fartygens drift (Lande1998 s. 22-23; Riksantikvaren 2002 s. 28-29).

På uppdrag av MD arbetar SD med att ta fram ett reviderat regelverk för de fartyg som ingått bevarandeavtal med RA. Förhoppningen är att det nya regelverket i högre grad än tidigare ska möjliggöra att historiskt värdefulla flytande fartyg erhåller nödvändiga certifikat samtidigt som de kan behålla sina ursprungliga arrangemang, vilket exempelvis kan avse riggning, utrustning och/eller inredning. I anslutning till framtagandet av de nya föreskrifterna har RA valt att ersätta begreppet *vernverdig skip* med det mer precisa *vernet skip*, vilket ungefärligen kan översättas med (antikvariskt) bevarat fartyg. (Riksantikvaren 2010 s. 47, 50). Det nya regelverket skulle ursprungligen ha trätt i kraft under 2010 men väntas nu enligt SD kunna färdigställas inför seglationssäsongen 2012 (Norsk Forening for Fartøyverns webbplats: *Referat* …).

Fiskeridirektoratet (FD) är ett direktorat som sorterar under *Fiskeri- og kystdepartementet*. Fiskeridirektoratet fungerar som departementets rådgivande och utövande instans inom den norska fiskeri- och havsbruksförvaltningen. Det generella uppdraget består i att utveckla de norska havs- och kustområdenas resurser på ett brukarinriktat, värdeskapande och bärkraftigt vis (Fiskeridirektoratets webbplats: *Visjon, mål og rolle*). Som en del av den nationella fiskeripolitiken avsätts i FD:s budget medel för en så kallad kondemneringsordning. Detta innebär att ekonomisk ersättning i form av kondemneringsbidrag (skrotningsbidrag) betalas ut till otidsenliga fiskefartyg som ska tas ur kommersiellt bruk med syftet att förnya och kapacitetsanpassa den norska fiskeflottan. Vidare har sedan 2003 en så kallad struktureringsordning införts i Norge. Det innebär att ägare till fiskefartyg har rätt att sälja sina fartygs individuella fångstkvoter till staten. För att få sälja fiskekvoter inom ramen för denna struktureringsordning kräver dock FD att de ”strukturerade” fiskefartygen skrotas, senast sex månader efter det att deras kvoter sålts (Riksantikvaren 2010 s. 39 ff).

Sammanlagt har flera hundra miljoner NOK betalats ut för kapacitetsanpassning av den norska fiskeflottan. Det har fått till följd att ett stort antal äldre fiskefartyg har skrotats genom att sänkas eller huggas upp. För att motverka detta har ägare av fiskefartyg tidigare kunnat ingå särskilda avtal med FD för att ge de utrangerade fartygen en status som i viss mån motsvarar kategorin *vernete skip*. Fiskefartygen har då kunnat undantas ordinarie regler och tilldelas kondemneringsbidrag utan att några krav på skrotning ställts. Undantagen har gjorts endast efter det att RA bedömt att ett fiskefartyg var av stort historiskt/kulturhistoriskt värde samt att fartygets ägare förband sig att fullt ut följa ett antal bestämda föreskrifter. Kortfattat medförde dessa föreskrifter, vilka var inskrivna tillsammans med fartygen i *Norsk Ordinært Skipsregister*, att fiskefartygen skulle bevaras i enlighet med antikvariska principer, inte brukas i kommersiellt syfte och att endast museer kunde stå som fartygens huvudmän.

Sedan 2001 är kraven på skrotning av fiskefartyg vilka fått beviljat kondemneringsbidrag formellt slopade. De krav som i dagsläget ställs för att ett utrangerat ”strukturerat” fiskefartyg ska undgå att skrotas är hörsammande av ett antal tilläggsbestämmelser. Dessa tillägg innebär i korthet att berörda fartyg förvägras nyregistrering som fiske- eller fångstfartyg, förvägras rätt att nyttjas till fritidsfiske samt att fartygen inte får säljas till utlandet utan FD:s godkännande (Riksantikvaren 2010 s. 39 ff; Lande 1998 s. 24; Riksantikvaren 2002 s. 27).

Politik

Fartöyvernet i Norge har utvecklats från att på 1970-talet ha betraktats som något av en politisk och förvaltningsmässig ”svarte Petter” till att bli en helt integrerad del av den norska kulturpolitiken. Denna utveckling kan sägas ha tagit riktig fart då arbetsgruppen *Fartøyutvalget* instiftades 1977 av *Norsk kulturråd*. Den övergripande avsikten med arbetsgruppen var att försöka organisera fartöyvernet på nationell nivå och stimulera ägare till historiskt/kulturhistoriskt värdefulla fartyg genom att rikta och koordinera insatser för bevarandet. Fartøyutvalgets presenterade ett förslag med riktlinjer för ett nationellt och offentligt finansierat fartöyvern 1978, ungefär samtidigt som den nya norska kulturminneslagen trädde i kraft (se Lund 1988 s. 39 ff). Trots att riktlinjerna i den framtagna handlingsplanen för fartöyvern aldrig beslutades i *Stortinget*, fick förslaget stort genomslag och möjliggjorde att fartöyvern började betraktas som en egen legitim sektor inom det norska kulturminnevernets förvaltningsapparat (Wollentz 1988 s. 42-43).

I början på 1980-talet kom Miljøverndepartementet, delvis i samverkan med Fartøyutvalget, att ansvara för det framväxande offentligt koordinerade och finansierade fartöyvernet. År 1984 presenterades en statlig utredning som påtalade behovet av offentlig rådgivning och tillsyn för bevarandet av historiskt värdefulla fartyg. Som en följd av utredningen etablerades på MD en förvaltning med två anställda med kompetens inom ämnesområdet. Från och med 1986 kom fartöyvernet formellt att organiseras med MD som den högst ansvariga myndigheten, med uppdrag att politiskt genomföra de resultatmål som slagits fast inom ramen för den nationella kulturpolitiken (Riksantikvaren 2010 s. 29).

År 1989/1990 blev fartövernet en del av RA:s ansvarsområde och det är alltsedan dess RA som är den förvaltande och utövande instansen inom det norska fartöyvernet. I RA:s uppgift ingår, bland mycket annat, utfärdande av juridiskt bindande bevarande- och underhållsavtal vilka är obligatoriska att ingå för samtliga fartygsägare som av RA tilldelats ekonomiskt stöd med mer än 50 000 NOK (Riksantikvaren 2010 s. 47). En ändring i den norska kulturminneslagen som genomfördes 1992 omdefinierade lagens tidigare ganska smala kulturminnesbegrepp till att hädanefter omfatta *alla* spår efter mänsklig verksamhet i den fysiska miljön (Riksantikvarens webbplats: *Ordforklaringer*). Med stöd av den ändrade kulturminneslagen har man således sedan 1992 kunnat förhindra att flytande fartyg äldre än 100 år förs ut ur landet utan särskilt tillstånd. År 2000 överfördes tillsynsmyndigheten för utförselförbudet från sjöfartsmuseet i Oslo och tre regionala museer till RA. Detta samtidigt som utförselförbudet skärptes till att gälla flytande fartyg äldre än 50 år. Därtill utvidgades även kulturminneslagen (*lov om kulturminner*. LOV-1978-06-09-50) så att flytande fartyg i särskilda fall kan förordnas skyddsbestämmelser med hjälp av *§ 14a. Fredning av båter*. De fartyg och båtar som sedan dess kan skyddas enligt den norska kulturminneslagen ska av RA bedömts vara av särskilt kulturhistoriskt värde i övrigt ställs inga krav på farkostens storlek, ålder, skick eller nyttjandeform (Riksantikvaren 2010 s. 29, s. 44).

Miljøverndepartementet bedriver, med RA som utövande fackinstans, som en del av en omfattande förvaltningsreform ett långsiktigt politiskt arbete som syftar till att överföra delar av det centrala kulturminnevernet till regional nivå. I enlighet med förslag i den så kallade SAVOS-planen (se Norsk Sjøfartsmuseum 2000) trädde år 2001 ett försöksprojekt inom regionalt och lokalt fartöyvernengagemang i SAVOS-regionen.[2] Projektet utgick från SAVOS-planens så kallade överföringsmodell, vilken i korthet gick ut på att varje fylkeskommun årligen skulle bevilja 1 krona per innevånare i regionen i anslag till fartöyvern. Om detta genomfördes garanterades att RA i sin tur skulle bidra med motsvarande belopp genom MD:s budget för regionala kulturmiljöanslag.

Det primära syftet med överföringsmodellen var att finna och etablera en form för att kunna delegera förvaltningsansvaret för det flytande kulturarvet ned till fylkeskommunal nivå. Med en sådan delegering skulle fylkeskommunernas förvaltningar sedan själva kunna inta tydliga aktiva roller såsom huvudansvariga för fartöyvernet i sina regioner med möjlighet att själva bestämma ambitionsnivå och prioriteringsordning (Norsk Sjøfartsmuseum 2000; Riksantikvaren 2010 s. 31).

Avslutningsvis är värt att framhålla att de politiska riktlinjer som i dagsläget verkar styrande för det flytande kulturarvets hantering i Norge i huvuddrag utgår från 2005 års regeringsförklaring (Soria-Moria erklæringen 2005-2009) samt från den kulturpolitiska handlingsplanen *Leve med kulturminner* (Stortings melding. St.meld. nr. 16 (2004-2005)). Som ett av tio särskilda framhållna bevarings-program inom den reviderade nationella kulturpolitiken introducerades *Bevaringsprogrammet for fartøy*. Därmed kom fartöyvernet att bli ett utpekat politiskt satsningsområde i Norge, vilket bland annat inneburit att de statliga anslagen till fartöyvern kommit att öka rejält och i synnerhet då efter 2009 (Regjeringens proposisjon til Stortinget. Prop. 1 S (2009-2010); Riksantikvaren 2010 s. 6).

[2] Förvaltningsorganet SAVOS (Samarbeidsrådet for Vest- og *Sø*rlandet) utgjordes av Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest-Agder, Aust-Agder och det var verksamt mellan åren 1993 och 2003.

Ekonomi

Det flytande kulturarvet har alltsedan 1983 funnits representerat i den norska statsbudgeten, ursprungligen i form av en samlad maritim utgiftspost med namnet *Kystkultur og fartøyver*n. I dagsläget tilldelas det flytande kulturarvet årliga anslag via RA:s budget genom den separata *post 74 Fartøyvern* samt att fartöyverncentrens årliga anslag erhålls genom *post 72 Vern og sikring av fredete og verneverdige kulturminner og kulturmiljøer*.

I anslutning till Stortingets behandling av MD:s budget för år 2000 gavs regeringen i uppdrag att utarbeta en så kallad upptrappningsplan för hela kulturminnevernet i Norge. De ökade statliga anslagsnivåerna för kulturminnevernet som presenterades i upptrappningsplanen, låg sedan till grund för RA i arbetet med den nationella handlingsplanen för fartöyvern åren 2002-2006 (se Riksantikvaren 2002). Under den planlagda perioden 2002 till 2006 har RA årligen i medeltal beviljat ca 30 miljoner NOK till fartöyvern, och årligen i medeltal 3 miljoner NOK till fartöyvern-centren. Beträffande centren har anslagen ökat markant mellan 2008 då ca 3,5 miljoner NOK fördelades och 2010 då ca 6,5 miljoner fördelades (Riksantikvaren 2010 s. 48, 56). Ökningen av anslagen till centren kan till stor del ses som en följd av den ekonomiska krisen vilken medförde att anslagen för hela kulturminnevernet ökade kraftigt 2009. Posten *Fartøyvern* beviljades år 2009 totalt 42 miljoner NOK och de tre fartöyverncentren totalt 6,5 miljoner (Regjeringens proposisjon til Stortinget. St.prop.nr. 1 (2008-2009) Programkategori 12.30).

För såväl 2010 som 2011 tilldelades RA ånyo 42 miljoner NOK att fördela till fartöyvern genom de två utgiftsposterna. Samtidigt med den tydliga ökningen av de statliga anslagen har även den totala summan av de till RA inkomna ansökningarna om fartygsstöd ökat drastiskt sedan 2009. Mellan 2008 och 2009 ökade den ansökta totalsumman från 90 miljoner NOK till 130 miljoner. År 2011 ökade det ytterligare då RA mottog ansökningar om totalt 187 miljoner NOK. (Riksantikvarens webbplats: *Tilskot til fartøyvern i 2011*; Riksantikvaren 2010 s. 48).

Fartöyverncentren erhåller vid sidan av ovan nämnda *post 72* återkommande ekonomiskt stöd från sina respektive regionala förvaltningar. Dessvärre saknas ingående och lätt åtkomliga uppgifter beträffande dessa regionala bidrags fördelning. Känt av mig är endast att HFS i Hardanger (en del av *Hardanger og Voss museum*) och NNFA i Gratangen (där båtsamlingen bedrivs som *Indre Sør-Troms museum*) av *Kultur- og kirkedepartementet* tilldelats statliga driftsbidrag för regionala museer. Centret vid Bredalsholmen i Kristiansand (BDF) är det enda av de tre nationella fartöyverncentren som mig veterligen hitintills inte beviljats statligt driftsbidrag. För att få möjlighet att tilldelas detta bidrag i framtiden kräver departementet att BDF införlivas med *Vest-Agder museet*. Centrets ledning är dock av den uppfattningen att en fusion mellan BDF och museet skulle innebära stora svårigheter för bägge parter, och man har därför bedömt att en sammanslagning inte är aktuell (hämtat från Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenters webbplats 2009-03-10).

*Norsk Kulturminnefond*s årliga disponibla kapital fastställs i huvudsak av dess reglerade ränteintäkter – motsvarande tio års statsobligationslån – beräknade utifrån fondens totala tillgångar. Med anledning av att 2009 utsetts till det så kallade Kulturminneåret avsatte norska staten 200 miljoner NOK. Därmed ökade fondens eget totala kapital till 1,4 miljarder NOK. Fondens disponibla kapital för 2009 uppgick till 43,6 miljoner NOK, varav 38,8 miljoner fördelades till 266 beviljade ansökningar. Inom kategorin *Fartøyer* fördelades totalt 555 500 NOK till 6 beviljade ansökningar (Norsk Kulturminnefonds webbplats: *Årsmelding 2009*). Det totala budgetanslag som kulturrådet haft till förfogande för 2011 uppgick till 430 miljoner NOK. Utgiftsposten *Kulturvern* tilldelades ett anslag på 9,8 miljoner NOK och av denna summa har det maritima kulturområdet (*kystkultur*), här representerat i form ett båtbyggeri samt en dokumentärfilm om skolskepp, beviljats sammanlagt 200 000 NOK (Norsk Kulturråds webbplats *Prosjektstøtte 2011*).

Till detta kommer även 2011 års anslag på 3 miljoner NOK till det särskilda ändamålet *Vedlikeholdsfond Skværriggerne* under *utgiftspost 74* (Regjeringens proposisjon til Stortinget. St.prop. 120 S (2010-2011) Kap. 320). Medlen till denna underhållsfond fördelas av Kulturrådet men utifrån *Kultur- og kirkedepartementets* budget.

Verksamhetsresultat

I dagsläget finns på RA:s så kallade fartygslista 220 fartyg som utpekats som kulturhistoriskt värdefulla och som enligt avtal mellan ägarna och RA ska bevaras enligt antikvariska principer, så kallade *vernete fartøyer/skip*. Enligt den vision RA presenterar i den nya handlingsplanen för fartöyvern ska man i Norge år 2014 ha omkring 250 *vernete fartøyer* (antikvariskt bevarade fartyg) varav ungefär 15 fartyg ska vara *fredete* (lagskyddade). Vad gäller de fartyg som bevaras enligt frivilliga men bindande avtal krävs att omkring ytterligare ett 30-tal fartyg med tillhörande avtal tillkommer för att målet skall vara uppnått. Beträffande de fartyg som skyddas enligt norska kulturminneslagen *§ 14.a* har RA sedan lagen trädde i kraft år 2000, skyddat sex fartyg och ytterligare fyra fartyg är under behandling (Riksantikvarens webbplats: *Fartøy*; Riksantikvaren 2010 s. 10, 13).

I den föregående handlingsplanen för fartöyvern (se Riksantikvaren 2002) föreslog RA att *post 74 Fartøyvern* skulle beviljas årliga anslag på ca 30 miljoner NOK. Som nämnts i det föregående avsnittet **Ekonomi** har RA under perioden 2002-2006 uppnått denna nivå genom ett stabilt årligt fartygsstöd av i medeltal 30 miljoner NOK. Det reella behovet av årligt ekonomiskt stöd beräknades av RA under den planlagda perioden uppgå till omkring 40 miljoner NOK (Riksantikvaren 2010 s. 48). Efter 2009 års ökning av fartygsstödet har det stabiliserat sig på 42 miljoner NOK om året. Därmed når RA upp till 2002-2006 års beräknade behovsnivå. Ett annat, i högsta grad enkelt, vis att försöka uppskatta det reella behovet som finns inom det norska fartöyvernet, är att utgå från totalsumman av de ansökningar om fartygsstöd som inkommit till RA årligen. För 2011 uppgick dessa ansökningar till 187 miljoner NOK medan RA hade 42 miljoner att fördela. Således kan RA endast klara av att bevilja maximalt 25 procent av den totala summan av 2011 års ansökningar.

För RA:s vidkommande är en av de största utmaningarna avseende ekonomi inom fartöyvernet att projekteringarna inför större restaureringsarbeten av fartyg ofta är bristfälliga. Riksantikvaren riktar i sin nya handlingsplan kritik bland annat mot fartöyverncentren med anledning av att såväl beräkningar av tidsåtgång som kostnader ofta saknar ackuratess. Spräckta tidsramar och plånböcker tycks i dessa sammanhang vara mer regel än undantag. Beträffande förvaltningssituationen framhålls i den nya handlingsplanen att underbemanning är ett stort problem då RA endast har en heltidstjänst ämnad åt fartöyvern. Detta har lett till alltför sporadisk kontakt mellan RA och fartygsägare och det har även inneburit bristande individuell uppföljning av de reparations- och restaureringsarbeten av fartyg som utförts efter att RA beviljat bidrag. Det är enligt RA önskvärt att man som ansvarig myndighet söker ta ett mer samlat grepp och öka syntetiseringen inom fackområdet fartöyvern. En viktig del i det framtida arbetet med att stärka och effektivisera förvaltningen är ta fram bättre register över äldre fartyg i Norge. Med anledning av att fler delområden inom den centrala kulturarvsförvaltningen ska överföras till regional nivå, påpekar RA att det faktum att den regionala förvaltningen är politiskt styrd är problematiskt. Detta då det tidigare visat sig, ex. med SAVOS-planen, att regionerna i många fall valt att inte prioritera det flytande kulturarvet. Ytterligare ett orosmoment är att det därtill är alltför få personer inom regional kultuarvsförvaltning som har tillräcklig kompetens inom fartöyvern (Riksantikvaren 2010 s. 61).

Norsk Kulturminnefond har mellan åren 2003 och 2008 givit bidrag till projekt inom det maritima kulturområdet med en summa av 6,2 miljoner NOK, fördelat över 30 utbetalningstillfällen. Detta motsvarar 32 procent av det totalbelopp som fonden beviljade i form av bidrag till hela området *kulturminnevern* under denna period. År 2009 fördelade fonden bidrag på 38,8 miljoner NOK till 266 ansökningar. Av detta totalbelopp tilldelades kategorin *Fartøye*r totalt 555 500 NOK fördelat på 6 ansökningar. Detta innebär att 1,4 procent av 2009 års fördelade totalbelopp kom det flytande kulturarvet tillgodo (Norsk Kulturminnefond 2008; Norsk Kulturminnefond 2009).

Norsk Kulturråd fördelar anslag vilka varierar i storlek från år till år. Variationer finns även beträffande hur de årliga anslagen fördelas mellan olika utgiftsposter och kategorier. För 2011 har Kulturrådet budgeterat för 430 miljoner NOK varav utgiftsposten *Kulturvern* tilldelats ett anslag på 9,8 miljoner NOK. Av denna summa har två projekt som kan räknas till maritim kultur beviljats bidrag på sammanlagt 200 000 NOK, vilket motsvarar 2 procent av de totala anslagen inom utgiftsposten *Kulturvern* (Norsk Kulturråds webbplats: *Prosjektstøtte 2011*).

Norsk Maritimt Museum (f. d. Norsk Sjøfartsmuseum) har varit, och är alltjämt, engagerat i flertalet olika typer av projekt och aktiviteter inom det maritima kulturområdet. Som tidigare nämnts ansvarade museet för arbetet med den så kallade SAVOS-planen (se Norsk Sjøfartsmuseum 2000) vilken låg till grund för ett projekt inom regionalt förvaltat fartöyvern. I den utvärdering som levererades av Hordalands fylkeskommun hösten 2009 (se Hordaland fylkeskommune 2009) diskuteras de konsekvenser detta försöksprojekt fick. Av de sex fylkeskommuner som ingick i SAVOS-området var det fyra av dessa som fullföljde den framtagna övergripande fartöyvernplanen. *Aust-Agder* hade som intention att sluta sig till planen men misslyckades med att upprätta en separat post för fartöyvern i 2003 års fylkeskommunala budget. Därmed valde man således att avsluta sin medverkan i projektet. Vid tiden för projektets början stod *Møre og Romsdal* inför en omfattande omstrukturering av sin fylkeskommunala organisation och dessutom hade man avskaffat den kommunala utgiftsposten för fartöyvern som upprättats 1987. Detta sammantaget ledde till att fylkeskommunen redan inledningsvis bestämde sig för att inte medverka i fartöyvernplanens genomförande.

Efter att försöksprojektet avvecklats 2009 konstaterades i utvärderingen av den så kallade överföringsmodellen att den, trots att samtliga fylkeskommuner ej deltog, givit goda resultat på flera håll. Främst ifråga om att personalresurser avsatts och att kompetens inom ämnesområdet fartöyvern har börjat arbetas upp i de deltagande fylkeskommunala administrationerna. En formell struktur mer i överensstämmelse med övrigt kulturminnevern på regional nivå har alltså börjat etableras för att hantera det offentliga omhändertagandet av det flytande kulturarvet i Norge. Vidare innebar överföringsmodellen att fylkeskommunernas anslag till fartöyvern ökade markant liksom att vidareutvecklingen av projekt inom det övergripande området *kystkultur,* vilket kan sägas motsvara maritim kulturmiljövård i Sverige. De positiva följderna av projektet visade sig särskilt tydligt i regionerna *Hordaland* och *Vest-Agder* där fylkeskommunerna visade stort engagemang och handlingskraft vid förverkligandet av den framtagna fartöyvernplanen. Man bör dock ha i åtanke att *Hardanger fartöyverncenter* (HFS) är lokaliserat i Hordaland fylkeskommun och *Bredalsholmen fartöyverncenter* (BDF) i Vest-Agder fylkeskommun (se Hordaland fylkeskommune 2009).

Fiskeridirektoratet har genom dispensavtal tecknade med RA bidragit till att drygt 35 fiske- och fångstfartyg vilka mellan 1989 och 2009 mottagit kondemnerings- eller struktureringsbidrag undgått att skrotas (Riksantikvaren 2010 s. 72-78). Denna siffra bör ses i relation till att Norge hade mer än 40 000 registrerade fiskefartyg i drift i början på 1960-talet. Likväl utgör fiske- och fångstfartygen 37 procent av den totala flottan av historiskt historiskt/kulturhistoriskt värdefulla fartyg på RA:s fartygslista. Därmed tillhör dessa fartyg den enskilt största av listans fem formella fartygskategorier[3] (Riksantikvaren 2010 s. 35).

Från RA påpekas i den nya handlingsplanen att det på grund av bristande kunskapsunderlag om fartygsutvecklingen inom den norska fiskeflottan är oklart om de bevarade fiske- och fångstfartygen kan sägas vara representativa ur ett nationellt perspektiv. Möjligheten att bevara ett brett urval av dessa fartyg har till del förbättrats efter 2006. Detta då FD sedan dess lämnat över listor till RA över fiskefartyg utan kvoter som ska huggas upp om inte RA tar initiativ till fortsatt bevarande. För att förbättra kunskapen om fiske- och fångstfartygens historiska utveckling och bättre kunna värdera karaktären och sammansättningen av gruppen bevarade fartyg, menar RA att en ny kategorisering av de relevanta fartygstyperna behöver genomföras. Vidare konstaterar RA att FD:s regeländring som inneburit att ”strukturerade” fiskefartyg helt förvägras att användas till fritidsfiske, har försvårat bevarandet av äldre fiskefartyg avsevärt. Riksantikvaren framhåller det smått absurda i att man själva med offentliga medel söker stödja bevarande av ett representativt urval av äldre norska fiskefartyg medan FD tillika med offentliga medel bekostar skrotning av äldre norska fiskefartyg (Riksantikvaren 2010 s. 39, 54).

[3] De fem kategorierna utgörs av: fiske/fångsfartyg, passagerarfartyg, specialfartyg, fraktfartyg och fritidsbåtar

DET FLYTANDE KULTURARVET I DANMARK

Historisk bakgrund

Det organiserade fartygsbevarandet i Danmark växte fram i början av 1970-talet. Den tidigare så betydande och på många sätt påtagliga danska sjöfartsnäringen hade då, såsom i Norge och Sverige, successivt börjat förändrats till att bli mer globaliserad och högteknologisk. Därmed kom sjöfarten att bli mindre synlig i danskarnas vardag (Skibsbevaringsfonden 2006 s. 6). Redan på 1960-talet hade många mindre frakt- och fiskefartyg börjat tas ur aktiv tjänst, i många fall för att därefter omvandlas till fritidsfartyg. Ett stort antal äldre träfartyg såldes under denna tid även till utlandet (Wollentz 1989 s. 48). År 1970 inledde *Nationalmuseet i Köpenhamn* ett aktivt arbete med att söka bevara ett urval av historiskt/kulturhistoriskt värdefulla fartyg som seglat i Danmark. Inom loppet av knappa tio år hade fyra fartyg av olika ålder och utförande förvärvats av museet för att bevaras som flytande museifartyg. Dessa fyra fartyg – ett fyrskepp samt tre traditionella segelfartyg – finns än idag i museets ägo (se Nationalmuseets webbplats).

Ytterligare ett viktigt steg mot ett organiserat fartygsbevarande togs 1971, då utställningen *Under sejl påny* öppnade vid *Vikingaskeppsmuseet* i Roskilde. I anslutning till utställningen anordnades en regatta i Roskilde hamn där 27 äldre danska träfartyg deltog. Ägarna till dessa fartyg skickade under sammankomsten en gemensam skrivelse till *Kulturministeriet* och till *Handelsministeriet*. I denna skrivelse framfördes krav på att ett statligt stöd för bevarandet av äldre danska bruksfartyg skulle införas. Fartygsägarna ville på så vis avvärja de ökande hoten mot traditionella segelfartyg som man menade försäljning till utlandet och upphuggning utgjorde. År 1972 kunde frivilliga fartygsentusiaster efter ett omfattande förarbete starta upp den intresseorganisation som senare skulle komma att döpas till *Træskibssammenslutningen*. Organisationens övergripande mål var, och är alltjämt, att främja bevarandet av äldre danska bruksfartyg där mesta möjliga hänsyn tas till deras kulturhistoriska värde (Træskibssammenslutningens webbplats; Skibsbevaringsfonden u. å. s. 8 ff).

Skibsbevaringsfonden

Insikten om det nödvändiga i att söka etablera en central organisation ansvarig för arbetet med att bevara Danmarks rika maritima kulturarv betonades alltmer under 1970- och 1980-talen. Det saknades en sammanhållen expertis för att driva och koordinera utvecklingen så att såväl historiskt värdefulla fartyg som traditionella hantverksmetoder och allmänna kunskaper knutna till den danska sjöfartsnäringen inte gick förlorade. Därtill växte fram ett stort behov av ekonomiska stödåtgärder hos de privata fartygsägare som sökte bevara historiskt/kulturhistoriskt värdefulla fartyg. På uppdrag av *Kulturministeriet* instiftades 1986 en så kallad skeppsbevarandefond av Nationalmuseet och *Handels- og Søfartsmuseet*. En liknande fond hade ursprungligen instiftats av museet redan 1972, men vid den tidpunkten kom verksamheten aldrig igång då fonden inte tilldelades något offentligt ekonomiskt stöd (Wollentz 1989 s. 48). I föreskrifterna (se Skibsbevaringsfonden 2006 s. 38) för den nya fondverksamheten som fick namnet *Skibsbevaringsfonden*, slogs fast, att fonden ska: (författarens översättning)

- bidra till bevarande och restaurering av kulturhistoriskt värdefulla danska fartyg
- verka för, undantagsvis även via inköp, att äganderätten till sådana fartyg kvarstår i Danmark
- öka såväl fartygsägares som övrig befolknings förståelse för de kulturhistoriska värden som skepp och maritima miljöer representerar

År 1989 presenterade fonden rapporten *Fartøysbevaring i Danmark* (Skibsbevaringsfonden u. å). Däri beskrivs bland annat det danska fartygsbevarandets historia, riktlinjer för ett kvalificerat bevarandearbete, den danska lagstiftningen inom relevanta områden samt det sammanlagda antalet historiskt/ kulturhistoriskt värdefulla fartyg i Danmark. I rapporten gavs därtill förslag på olika former av tänkbara stödåtgärder åt dessa fartyg. En kort tid därefter beviljades Skibsbevaringsfonden finansiering från staten för att bedriva verksamhet under en försöksperiod på tre år.

Skibsbevaringsfonden tilldelades 200 000 DKK per år från *Miljøministeriet* och lika mycket per år från *Kulturministeriet*. Trots att den treåriga försöksperioden då den löpte ut uppvisade goda resultat, kom mer permanenta föreskrifter för fonden och dess finansiering att dröja ytterligare två år. År 1995 avsattes 3 miljoner DKK till fonden, vilket medförde att man kunde heltidsanställa en konsulent och en administrationsansvarig vid kontoret i Helsingör. Vid den aktuella tiden var detta en absolut nödvändighet då fonden hade ett ständigt ökande antal ärenden gällande ansökningar av ekonomiskt stöd samt rådgivning och projektering för restaureringsarbeten.

År 2000 anslogs 5 miljoner DKK av den danska statens spelintäkter till Skibsbevaringsfondens eget fondkapital. Fonden tillsatte efter detta en andra operativ tjänst för att klara hanteringen av de fortsatt ökande ansökningarna och den omfattande rådgivningen man bedriver (Skibsbevaringsfondens webbplats). Rådgivningen riktar sig såväl till privatpersoner som till ideella föreningar och myndigheter. Ett konkret resultat av arbetet gentemot myndigheter är de kompletteringar av danska sjöfartsstyrelsens ordinarie regelverk fonden drivit igenom till gagn för att danska fartyg ska kunna segla med en motsvarighet till svensk traditionsklassning (Skibsbevaringsfonden 2006 s. 10).

Fondens huvudsakliga arbete har haft, och har fortfarande, som utgångspunkt att ägare av historiskt/kulturhistoriskt värdefulla fartyg – i enlighet med fondens fastslagna kriterier – ska kunna ansöka om räntefria och avdragsgilla lån. Dessa lån är främst avsedda att användas för underhålls-reparations- eller restaureringskostnader. Som säkerhet för lånen kräver fonden att varje enskild fartygsägare som erhållit lån i gengäld ingår ett avtal med fonden. Ett sådant avtal garanterar att de praktiska arbeten som planeras för fartygen genomförs på ett korrekt och kvalificerat vis. I allmänhet betyder detta att arbetet ska utföras vid ett fastställt kompetent varv. Genom dessa avtal är fonden således engagerade både som långivnings-, rådgivnings- och kontrollinstans för det danska fartygsbevarandet. Avtalen fungerar även som regelrätta skeppspantbrev. Detta innebär bland annat att ett pantsatt fartyg inte får säljas eller byta ägare utan Skibsbevaringsfondens samtycke, samt att fonden har möjlighet att utnyttja en förköpsrätt om berört fartyg bjuds ut till försäljning. Förutom långivningen bedriver fonden därtill en bred förmedlingsverksamhet, antikvariskt rådgivningsarbete samt genomför olika dokumentationsuppdrag.

År 2007 introducerade fonden den nya klassificeringen *Historisk Monument* (i någon mån motsvarande svensk k-märkning) för fartyg som bedöms vara goda exempel på kvalificerat fartygsbevarande. Detta i bemärkelsen att berörda fartyg är föredömligt restaurerade eller i ett utmärkt originalskick. Sedan tidigare är det också Skibsbevaringsfonden som beslutar om de *bevaringsværdighedserklæringe*r vilka kan vara aktuella för de fartyg som inte bedöms ha lika högt kulturhistoriskt värde, avseende autenticitet och/eller restaureringskvalité, som fartygen med status som historiskt monument. Därutöver kan fonden använda denna märkning som ett verktyg för att underlätta bevarande av äldre fiskefartyg som erhållit kondemneringsbidrag (Skibsbevaringsfondens webbplats).

Verksamhetsresultat

Skibsbevaringsfonden finansieras i huvudsak med årliga anslag finansierade med överskottet från danska statens spelintäkter fördelade genom *Kulturministeriets* budget. Vi sidan av den offentliga finansieringen har Skibsbevaringsfonden erhållit flera stora donationer från privata fonder, donationer som vid några tillfällen varit knutna till konkreta bevarandeinsatser för särskilt avsedda fartyg.

Mellan åren 1990-2006 har fonden erhållit 42,8 miljoner DKK i statliga anslag, varav 38,2 miljoner kunnat användas till långivningen (Skibsbevaringsfonden 2006 s. 7). De senaste åren har fondens årliga statliga anslag stabiliserats på en nivå av ungefär 3,5 miljoner DKK (Skibsbevaringsfonden 2006 s. 20, 35). Räkenskapsåret 2009/2010 uppgick de till fonden inkomna ansökningarna om lån till 13,3 miljoner DKK, varav fonden beviljade omkring 2,8 miljoner till 17 olika fartyg. Detta innebär att fonden för 2009/2010 kunde bevilja ca 21 procent av det totala ansökta beloppet i form av nya lån. Lånens storlek sträckte sig mellan 10 000-475 000 DKK, vilket innebär att varje fartyg i medeltal beviljades ett lån på 162 000 DKK. För räkenskapsåret 2011/2012 har hitintills 10 fartyg beviljats lån till en sammanlagd summa av 2 miljoner DKK (Skibsbevaringsfondens webbplats).

I den senast tillgängliga sammanställningen av fondens totala låneverksamhet framgår att i allt två låntagare återbetalat hela sin skuld till fonden. Det är likväl endast vid några enstaka tillfällen som låntagare har misslyckats med att upprätthålla sina ingångna avtal med fonden. I två fall, med skonerten *Elinor* byggd 1907 och galeasen *Haabet* byggd 1914, har fonden behövt bryta ingångna avtal och avskriva lånen. Den totala summan för dessa bägge avskrivna lån uppgår till 350 000 DKK. Därutöver har fonden vid ett tillfälle själva valt att överta ägarskapet för ett fartyg, dock endast fram tills dess att en ny ägare stod att finna. Fondens samlade bedömning är den att långivningen i stort fungerat på ett tillfredsställande sätt och därtill helt i överensstämmelse med fondens föreskrifter (Skibsbevaringsfonden 2006 s. 7-8, 20).

År 2010 hade fonden godkänt att totalt 188 fartyg kunnat erhålla så kallade bevaringsværdighedserklæringer. Det har de senaste åren skett en viss minskning hos det tidigare snabbt ökande antalet i denna kategori, då flera fartyg fråntagits sin status efter att fonden granskat och utvärderat hela flottan av dessa utpekat bevarandevärda fartyg. Totalt har 6 fartyg hittilldags tillerkänts status som *Historisk Monument* i Danmark. För att på ett översiktligt sätt kunna följa utvecklingen i beståndet av de danska historikt/kulturhistorsikt värdefulla fartygen har fonden upprättat ett speciellt skeppsregister. Det för allmänheten sökbara *Dansk Historisk Skibsregister,* som initierades 2007, innehåller i dagsläget uppgifter om närapå 800 fartyg äldre än 25 år (Skibsbevaringsfondens webbplats).

Utsikter inför framtiden

I Skibsbevaringsfondens *Vision og Strategi 2006 -2011* (Skibsbevaringsfonden 2006) framhålls att det är önskvärt att rikta fokus mot det samlade danska maritima kulturarvet i högre grad än tidigare. Utvecklingen i Danmark visar att många hamnmiljöer omformas till exklusiva kontors- och bostadsområden med den konsekvensen att karaktäristiska och värdefulla kulturvärden försvinner. Fonden konstaterar att man med hjälp av den kunskap som finns inom organisationen tillsammans med andra aktörer med fördel skulle kunna engageras vid kommunal planläggning av maritima miljöer. Inom ramen för denna vidgade satsning ska fonden under kommande femårsperiod söka etablera samarbeten i projektform med exempelvis båtbyggare, hamnägare och turistnäringen. Detta med det uttalade syftet att söka bevara och utveckla värdefulla maritima miljöer som en del av det gemensamma danska kulturarvet. Ett samarbete med *Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer* har därtill inletts trots att fonden inte anser sig ha ekonomiska resurser att bevilja lån till kategorien lustfartyg (fritidsbåtar). Detta samarbete blir således främst aktuellt i fråga om (antikvarisk) rådgivning. Med det uttalade syftet att effektivisera och rationalisera delar av sin verksamhet undersöker fonden också möjligheterna till ett utvidgat samarbete med aktörer inom den danska landbaserade kulturmiljövården.

Inom Skibsbevaringsfondens organisation har problemet med att konsulenterna upptas av alltmer administrativt arbete i anslutning till utfärdade pantbrev uppmärksammats. Fonden ska därför arbeta för att konsulenterna frigörs från kontorsarbete och får möjlighet att verka inom sitt egentliga fackområde. Konsulenterna tycker sig också skönja tendenser till att de grundläggande kunskaperna

inom traditionellt båt- och fartygsbyggande minskar, såväl vid de kommersiella varven som bland de ideella aktörerna engagerade inom det danska fartygsbevarandet. Detta uppfattas som ett mycket stort problem och fonden bedömer att det finns ett växande behov av utbildning inom traditionell segling och inom traditionellt maritimt hantverk. Medverkan till att säkra, stärka och förmedla det maritima hantverkskunnandet framhåller fonden som en av sina absolut viktigaste uppgifter framledes.
I kunskapssatsningen som har fokus riktat mot hantverk har fonden bestämt, att man ska undersöka möjligheterna att medverka till etablering av åtminstone två nationella kompetenscenter med de norska fartöyverncentren som förebilder (Skibsbevaringsfonden 2006 s. 20 ff).

Med denna vision i åtanke finns några maritima inrättningar i Danmark särskilt värda att nämna: *Nordvestjysk Fjordkultur* och *Han Herred Havbådebyggeri* som i dagsläget bedriver löpande verksamhet samt *Lolland Kystkulturcenter* som befinner sig i en etableringsfas. Föreningen *Nordvestjysk Fjordkultur* instiftades 1998 med syftet att bevara äldre fjordkultur genom ett kustkulturcenter i Struer på Jylland. Sedan 2002 ingår föreningen med dess maritima kulturverksamhet i den kommunala budgeten i Struer (Nordvestjysk Fjordkulturs webbplats). Föreningen och paraplyorganisationen *Han Herred Havbåde* har sin bas i ett nybyggt båtvarv och kustkulturcenter i Thorup på Jylland. Verksamheten är speciellt inriktad på det lokala kustfisket och den traditionella fiskekulturen med träbåtar som förvaras liggande på stränderna. Driften av centret sker med hjälp av en mängd olika intressenter och den huvudsakliga finansieringen möjliggörs genom bidrag från olika fonder, från offentligt kommunalt stöd samt att det bedrivs ett kommersiellt båtbyggeri som utför underhåll och viss nybyggnation av traditionellt lokalt kustfisketonnage. Den långsiktiga målsättningen med *Han Herred Havbåde* är att verksamheten ska kunna fungera som ett nationellt kompetenscenter för klinkbyggda träfartyg (Han Herred Havbådes webbplats). Slutligen ska också *Lolland Kystkulturcenter og Bevaringsværft* nämnas. Verksamheten är i dagsläget 2011 under etablering efter att ett nätverk bestående av en fartygsförening, Nakskov hamn samt Lollands produktionsskola inköpt ett äldre varvsområde i Nakskov. Det ambitiösa arbetet med detta projekt syftar på lång sikt till att utveckla Danmarks ledande kustkulturcenter i hamnen i Nakskov. Viktigt i denna stora satsning är att Lollands kommuns önskar skapa en ny turistattraktion, i linje med *Vikingaskeppsmuseet* och *Middelaldercentret*, vilken ska kunna anknytas till förmedlingen av det så kallade renässansvarvet på Slotö i Nakskov (Træskibssammenslutningens webbplats).

ANALYS OCH DISKUSSION

Jämförande analys av den organisatoriska formella hanteringen av det flytande kulturarvet i Sverige och Norge

Organisation

Det flytande kulturarvet med bevarande av historiskt/kulturhistoriskt värdefulla fartyg är ett svårkoordinerat område där stora delar av den operativa verksamheten med det praktiska bevarandet är koncentrerat till föreningsliv och övriga privata och halvprivata sammanhang. Därtill är även de flytande fartygen i allmänhet rörliga och svårgreppbara då de i motsats till byggnader saknar en helt permanent förankring på *en* bestämd fysisk plats. Emellertid kan kulturarvsförvaltning och de strukturer som den offentliga hanteringen av det flytande kulturarvet bedrivs inom, företrädesvis i Sverige och Norge, beskrivas i mer generella ordalag och användas i en jämförande analys.

Beträffande den offentliga hanteringen av det flytande kulturarvet i Sverige och Norge finns flera likheter på organisatorisk nivå med en departementsstruktur som i många avseenden är likvärdig. En stor skillnad länderna emellan är dock den att i Sverige har *Kulturdepartementet* det koordinerade och överordnade ansvaret för att de nationella målen nås inom kulturarvsområdet, medan det på motsvarande vis är *Miljøverndepartementet* som ansvarar i Norge. Under respektive departement finns de inom kulturarvsområdet förvaltande och utövande myndigheterna. I Sverige har museimyndigheten *Statens Maritima Museer* (SMM) tilldelats uppdraget att verka som förvaltande och utövande instans för det flytande kulturarvet. I Norge har man valt att organisera arbetet inom kulturarvsförvaltningens gängse ramar då *Riksantikvaren* (RA) har det nationella uppdraget att koordinera och huvudansvara för det flytande kulturarvets bevarande.

Lagstiftning

I Norge har RA i egenskap av att vara en i flera avseenden central myndighet inom kulturarvsområdet varit pådrivande för att man med norska kulturminneslagen ska kunna skydda särskilt historiskt/ kulturhistoriskt värdefulla flytande fartyg. I Sverige anser SMM i dagsläget inte att en motsvarande ändring av den svenska kulturminneslagen är erforderlig. Möjligen kan olikheterna mellan den svenska och norska lagstiftningen avseende skydd av det flytande kulturarvet härledas till de skilda strukturerna med olika ansvariga myndigheter. Man kan endast spekulera i hur frågan om lagskydd hade värderats om RAÄ varit ansvarigt för det flytande kulturarvet i Sverige. Jag menar dock att det finns fog för att anta att RAÄ skulle kunna ge frågan mer politisk tyngd och relevans än vad SMM valt/förmått att göra. I fråga om utförsel av flytande fartyg har Norge och RA ånyo gått ett steg längre än vad man gjort i Sverige. I Norge råder förbud mot att föra ut flytande fartyg äldre än 50 år ur landet. I Sverige är situationen den att tillstånd krävs för utförsel av flytande fartyg äldre än 100 år och med ett värde över 50 000 kronor.

Ekonomi

Tilldelningen för utgiftsområdet *Kulturmiljö* i Sverige föreslås för 2011 uppgå till totalt 922 miljoner SEK, varav hela 460 miljoner föreslås avsättas till den kyrkoantikvariska ersättningen. I Norge föreslås utgiftsområdet *Kulturminne og kulturmiljø* för 2011 tilldelas totalt 481,6 miljoner NOK. Med dessa siffror som grund är det intressant att konstatera att SMM/SSHM under 2010 fördelade totalt 1 miljon SEK som fartygsstöd, medan RA i Norge samma år fördelade sammanlagt 48,5 miljoner NOK som fartygsstöd och bidrag till de tre nationella fartöyverncentren.

För att ge ytterligare perspektiv på siffrorna för de statliga anslagen kan man studera i vilken omfattning fartygsstödet i respektive land har ökat sedan det infördes. Det svenska skutstödet som av SMM/SSHM fördelats mellan åren 1991 och 2009 har legat stabilt på en nivå av 500 000 SEK om året, endast ett avsteg från detta har förekommit med anledning av ändrat budgetår. Med början 2010 ökades SMM/SSHM:s anslag genom det nya fartygsstödet till 1 miljon SEK om året. Således har anslagen sedan stödåtgärderna infördes höjts med 500 000 SEK, vilket ger en ökning med 100 procent. Det svenska fartygsbevarandet har sedan 2001 även bistått ekonomiskt genom RAÄ:s arbetslivsmuseistöd som i medeltal uppgått till 1 miljon SEK om året. Jag har likväl valt att inte inbegripa detta bidrag i jämförelsen av nivåerna för offentligt fartygsstöd, inte minst för att det saknas formella riktlinjer som garanterar att det maritima kulturområdet även fortsättningsvis kommer tilldelas årligt arbetslivsmuseistöd.

I Norge har de årliga statliga anslagen till fartöyvernet sedan slutet av 1970-talet ökat med tiotals miljoner, vilket ger en ökning med flera tusen procent. Enbart mellan åren 2007 och 2010 ökade anslagen från ca 29 miljoner NOK till 42 miljoner. Således har anslagen under denna begränsade period ökat med närapå 13 miljoner NOK vilket ger en ökning med 44 procent. I dessa siffror inbegrips inte de ekonomiska medel som årligen utgår från RA till de nationella fartöyverncentren, vilka för 2010 uppgick till totalt 6,5 miljoner NOK.

Verksamhetsresultat

De lätthanterliga parametrar jag valt att använda i jämförelsen mellan verksamhetsresultaten i Sverige och Norge är: antal fartyg som av SMM respektive RA utpekats som historiskt/kulturhistoriskt värdefulla (och som därmed medvetet och aktivt bevaras), hur det faktiskt fördelade fartygsstödet relaterar till totalsumman av ansökningar samt antalet fiskefartyg som beviljats ”skrotningsbidrag” men undgått upphuggning och bevarats genom SMM:s respektive RA:s ingripande (se Tabell 1).

I Sverige finns på SSHM:s senaste lista över k-märkta fartyg 104 fartyg. Som bekant innebär denna k-märkning inte att fartygen erhåller något juridiskt skydd och inte heller innebär märkningen att något bevarandeavtal med antikvariska krav ingås mellan SMM/SSHM och berörda fartygsägare. Att dra tillbaka k-märkningen är den enda sanktion som SMM/SSHM skulle kunna genomföra om man anser att ett k-märkt fartyg missköts. Totalt har SMM/SSHM mellan åren 1991-2011 fördelat 11 155 000 SEK i form av fartygsstöd till 49 olika fartyg. För perioden 1991-2005 motsvarade det beviljade skutstödet 28,6 procent av de 25 miljoner SEK som var den totala summan av ansökningarna. För år 2011 motsvarade det totala fördelade fartygsstödet 25 procent av den totala summan av de inkomna ansökningarna, vilka uppgick till 4 miljoner SEK. Sedan de så kallade skrotningspremierna för svenska fiskefartyg introducerades i slutet på 1960-talet har omkring 300 fiskefartyg huggits upp. Endast två fiskefartyg har undgått skrotning och k-märkts av SMM. För närvarnade arbetar Bohusläns Museum med att söka bevara ytterligare ett historiskt värdefullt fiskefartyg som erhållit skrotningsbidrag. Detta fartyg är dock avsett att bevaras som ett museiobjekt på land och inte som ett flytande museifartyg.

I dagsläget finns på RA:s fartygslista 220 fartyg som enligt avtal mellan ägarna och RA ska bevaras enligt antikvariska principer. Vidare har RA i enlighet med norska kulturminneslagens *§ 14.a* skyddat sex särskilt historiskt/kulturhistoriskt värdefulla fartyg. Ytterligare fyra fartyg är därtill under behandling för att eventuellt lagskyddas framöver. För 2011 hade RA 42 miljoner NOK att fördela medan de inkomna ansökningarna om fartygsstöd uppgick till 187 miljoner. Således kan RA bevilja maximalt 25 procent av de totala ansökningarna för 2011. Mellan åren 1989-2009 har 35 norska fiske- och fångstfartyg som mottagit kondemnerings- eller struktureringsbidrag undgått att huggas upp efter ingripande från RA. Detta antal av bevarade fartyg är obetydligt i relation till den enorma flotta av fiske- och fångstfartyg som fanns i Norge så sent som på 1960-talet. Likväl är det så att fiske- och fångstfartygen utgör 37 procent av de bevarade fartygen på RA:s fartygslista. Detta visar tydligt att RA gör en medveten satsning för att söka bevara ett bredare urval av denna för Norge så betydande fartygskategori.

Tabell 1
Jämförelse verksamhetsresultat (Sverige och Norge)

Sverige:	
Antal utpekade historiskt värdefulla flytande fartyg	104
Fördelat fartygsstöd för år 2011 angivet i procent av totalsumman av inkomna ansökningar	25,00%
Antal ”skrotningspremierade” fiskefartyg som undgått upphuggning fram till år 2011	3
Norge:	
Fördelat fartygsstöd för år 2011 angivet i procent av totalsumman av inkomna ansökningar	25,00%
Antal utpekade historiskt värdefulla flytande fartyg	220
Antal ”skrotningspremierade” fiskefartyg som undgått destruktion mellan åren 1989-2009	35

Styrkor och svagheter inom respektive lands organisatoriska formella hantering

Riksantikvaren har i den senaste handlingsplanen för fartöyvern ingående beskrivit hur man från offentligt håll har hanterat och i dag hanterar bevarandet av historiskt värdefulla flytande fartyg i Norge. I Sverige är situationen en annan då det saknas en nationell handlingsplan som kan beskriva och utvärdera förvaltningssituationen för det flytande kulturarvet. Därtill saknas andra koncentrerade informationskällor som i detalj kan redogöra för hur det flytande kulturarvet tidigare har hanterats och idag hanteras av offentlig sektor. Med anledning av detta har jag i analysen av förhållandet i Sverige, vid sidan av de tämligen få allmänt tillgängliga betraktelser som SMM presenterat i ämnet, lyft fram min personliga uppfattning vilken grundar sig på uppsatsens empiriska material. Beträffande Norge är analysen till övervägande del baserad på den utvärdering RA presenterat i handlingsplanen. Beträffande styrkorna med den norska hanteringen lyfts dock min personliga uppfattning fram, även i detta fall är denna grundad på uppsatsens empiriska material.

Styrkor med hanteringen i Sverige (enligt SMM)

- Ett förhållandevis stort antal fartyg av olika slag finns idag bevarade i Sverige
- Det har sedan skutstödets införande etablerats en fast form för att behandla frågor rörande fartygsbevarande.
- Skutstödet har medfört att bevarandet av historiskt värdefulla fartyg genomförs med en ökande medvetenhet om fartygens historiska/kulturhistoriska värden.
- Skutstödet har bidragit till att hålla sysselsättningen uppe, och i vissa fall genererat helt nya arbetsplatser, vid svenska småvarv.

Nackdelar med hanteringen i Sverige (enligt författaren)

- Dagens ansträngda ekonomiska villkor nästintill omöjliggör ett långsiktigt bevarande genom bruk där fartygens historiska/kulturhistoriska värden är i fokus. De årliga anslagen bör höjas för att bättre motsvara de reella behov som finns.
- Det flytande kulturarvet definieras inte som ett eget område inom den nationella kulturpolitiken.
- Det saknas ett välformulerat statligt ansvar för det flytande kulturarvets omhändertagande enligt liknande premisser som för det landbaserade kulturarvet. Det flytande kulturarvets särställning inom kulturarvsförvaltningen kan exemplifieras med att SMM är en förvaltningsmyndighet och inte en sektorsmyndighet. Vid sidan av de problem som kan uppstå på grund av att SMM:s organisation inte är ämnad att ansvara för ett nationellt sektorsuppdrag (vilket att bevara och utveckla det maritima kulturarvet i Sverige bör betraktas som) så saknar SMM:s instruktion avseende bevarande av det flytande kulturarvet bärkraftigt stöd i relevanta svenska lagar och förordningar.
- SMM har som myndighet i alltför liten grad lyckats att externt kommunicera vikten av att samhället tar ansvar för att gemensamt bevara ett representativt urval av historiskt/ kulturhistoriskt värdefulla flytande fartyg i Sverige. Ett uttryck för detta är att frågor som rör det flytande kulturarvets bevarande i allmänhet är svåra att få politiskt gehör för.
- Det saknas ett regionalt och lokalt offentligt ansvar att medverka till att bevara det flytande kulturarvet enligt liknande premisser som för det landbaserade kulturarvet.
- Det flytande kulturarvet erhåller sitt enda juridiska skydd genom kulturminneslagens generella utförselförbud av äldre kulturföremål.
- Det saknas en nationell handlingsplan som kan leda det svenska offentliga omhändertagandet av det flytande kulturarvet i en bestämd riktning mot långsiktiga tydliga mål. SMM:s verksamhets-plan *vision 2015* bör inte betraktas som en handlingsplan utan som en avgränsad vision enkom för SMM presenterad i generella och kortfattade ordalag.
- Regelverken från myndigheter (i första hand avseende säkerhet och bemanning) försvårar i alltför stor omfattning ett långsiktigt bevarande genom bruk där fartygens historiska/kulturhistoriska värden är i fokus. Regelverken bör söka specialanpassas så att de i möjligaste mån underlättar

bevarande av fartyg genom bruk enligt antikvariska principer.

Styrkor med hanteringen i Norge (enligt författaren)

- Norge har en nationell kulturpolitik där det flytande kulturarvet definieras som ett eget område.
- I Norge finns en så kallad offentlig apparat inom ramen för den gängse kulturarvsförvaltningen avsedd att hantera det flytande kulturarvet enligt premisser som liknar de för det landbaserade kulturarvet.
- Staten budgeterar för jämförelsevis höga årliga ekonomiska anslag till fartöyvern. Målsättningen är att dessa anslag ska öka för varje ny statsbudget till dess anslagen nått en så kallad försvarlig nivå.
- Arbetet med fartöyvern bedrivs långsiktigt och strävar mot att nå tydligt beskrivna nationella mål. Det i hög grad kompetenta utvecklingsarbetet kan illustreras med RA:s nya sjuåriga nationella handlingsplan för det offentligt finansierade fartövernet.
- Flytande fartyg kan i särskilda fall skyddas med hjälp av den norska kulturminneslagen.
- Det finns ett jämförelsevis starkt politiskt engagemang för fartöyvern i det norska samhället.
- De tre nationella fartöyverncentren har bland annat bidragit till att hög kompetens inom traditionellt maritimt hantverk kunnat upprätthållas. Vidare har centren kommit att bli viktiga ur antikvarisk fackmässig synvinkel för bevarandet av historiskt värdefulla flytande fartyg i Norge. Detta eftersom centrens uppdrag varit att ”lägga ribban högt” vad gäller användningen av traditionella material och metoder samt att man genomför kvalificerad dokumentation vid restaureringsarbeten.

Svagheter med hanteringen i Norge (enligt RA)

- De bevarandeavtal som ingås mellan RA och fartygsägare är för vaga. Därtill har endast ett fåtal av dessa avtal intecknats formellt och blivit det man i Norge kallar tingslysta.
- Kolliderande sektorsintressen tar alltför mycket tid i anspråk för RA:s fåtaliga personal med kompetens inom fartöyvern. De otillräckliga personalresurserna hos RA får bland annat till följd att den dialog som finns mellan RA och fartygsägare är för ringa.
- Bristande samordning inom fartövvernet leder ofta till att många frågor felaktigt behandlas som enskilda istället för övergripande.
- Det saknas kompletta och kvalitativa register över historiskt värdefulla flytande fartyg i Norge. Detta kan få till följd att viktiga beslut om enskilda fartyg fattas på felaktiga grunder.
- Det saknas klara riktningslinjer på många områden inom fackområdet fartövevern, inte minst finns ett stort behov av tydligare riktlinjer för hur man ansöker om de årliga anslagen hos RA.
- Kompetensen inom den regionala kulturarvsförvaltningen är bristfällig. Detta kan ses som en konsekvens av att det saknas ett utbrett formellt ansvar för fartöyvern på regional och lokal nivå.
- Sektorsansvaret måste i högre grad vara förpliktigande för att kunna fungera tillfredsställande.
- RA:s översikt beträffande den totala flottan av historiskt värdefulla flytande fartyg är bristfällig.
- Informationsflödet om intresseområdet fartöyvern är otillräckligt, detta gör sig gällande såväl internt som externt.
- Digitaliseringen inom fackområdet fartöyvern är kraftigt eftersatt, vilket bland annat beror på att det saknas lämpliga dataverktyg för registrering.
- Information om de bevarade fartygens aktuella tillstånd saknas i det närmaste helt hos RA. Till stor del beror detta på att rapporteringen från fartygsägare till RA i dagsläget är så gott som obefintlig. Detta kan i sin tur kopplas till att det saknas färdiga dokumentationsmallar till stöd för fartygsägare vid rapportering till RA.
- Sjøfartsdirektoratets regelverk är alltför omfattande och komplicerat för fartygsägare att sätta sig in i och därtill är kraven ofta mycket svåra att uppfylla.

- Förutsägbarheten och överensstämmelsen mellan de angivna och de slutliga tids- och kostnadsmässiga beräkningarna vid fartygsrestaureringar måste förbättras. Ansvaret för detta delas av den offentliga förvaltningen (RA), av fartygsägarna samt av fartöyverncentren och de kommersiella varven.
- Villkoren för att bedriva intäktsskapande verksamheter ombord på bevarade flytande fartyg är i allmänhet alltför dåliga.
- De formellt utpekade och antikkvariskt bevarade flytande fartygen i Norge är inte i önskad omfattning representativa ur ett nationellt perspektiv sett till deras geografiska spridning.
- Den norska lagstiftningen är bristfällig vad gäller möjligheten att juridiskt skydda specifika delar av fartyg.

Perspektiv från Danmark

Det formellt organiserade omhändertagandet av det flytande kulturarvet i Danmark skiljer sig i några avseenden åt i jämförelse med situationen i Sverige och Norge. Den viktigaste skillnaden menar jag är förvaltningens organisation, där det i Danmark saknas en formell offentlig myndighet att ansvara och verka för det flytande kulturarvets bevarande. Den danska hanteringen är istället organiserad med, den under *Kulturministeriet* sorterande men likväl självständiga, *Skibsbevaringsfonden* som förvaltande och utövande instans. Likt i Sverige berör den danska lagstiftningen på kulturarvsområdet historiskt/kulturhistoriskt värdefulla flytande fartyg endast genom ett utförselförbud. I Danmark gäller förbudet de kulturföremål som är äldre än 100 år och som har ett värde av 100 000 DKK eller mer.

Den danska hanteringen av det flytande kulturarvet skiljer sig också gentemot den i Sverige och den i Norge på så vis att i Danmark finns inget egentligt fartygsstöd i form av statligt ekonomiskt bidrag. Stödet till bevarande historiskt/kulturhistoriskt värdefulla fartyg fördelas istället i form av räntefria lån som fartygsägare årligen kan ansöka om från Skibsbevaringsfonden. Mellan åren 1990-2006 har fonden totalt erhållit 42,8 miljoner DKK i statliga anslag, varav 38,2 miljoner kunnat användas till långivning. De senaste åren har Skibsbevaringsfondens årliga statliga anslag uppgått till omkring 3,5 miljoner DKK och storleken på den totala lånesumman som fördelats har i medeltal uppgått till 2,3 miljoner årligen. Räkenskapsåret 2009/2010 emottog fonden ansökningar för ungefär 13,3 miljoner DKK, varav fonden beviljat ungefär 2,8 miljoner i lån till 17 olika fartyg. Detta innebär att fonden kunnat bevilja 21 procent av det totala ansökta beloppet som nya lån.

Skibsbevaringsfonden har beslutat att utfärda b*evaringsværdighedserklæringer* till mer än 150 fartyg som anses vara en del av äldre dansk sjöfartstradition och besitter visst kulturhistoriskt värde, dock utan att fartygen uppfyller mer djupgående antikvariska krav. Utmärkelsen påminner om den svenska *traditionsfartygsklassningen* och innebär likt denna inte något juridiskt skydd för fartygen. Vidare har Skibsebevaringsfonden ytterligare en klassificering avsedd för fartyg med stort kulturhistoriskt värde i egenskap av att de i hög grad är autentiska eller att de är föredömligt restaurerade. Fartyg som uppfyller dessa krav kan erhålla status som *Historisk Monument*. I dagsläget har fonden givit sex fartyg denna status. Utmärkelsen historiskt monument påminner om den som de svenska *k-märkta* fartygen erhåller, inte minst då ingen av märkningarna innebär juridiskt skydd för fartygen. Då relativt stränga antikvariska krav måste uppfyllas för att fartyg ska få status som historiskt monument är dock den närmaste relevanta motsvarigheten den norska övergripande kategorien *vernete fartøyer*.

Skibsbevaringsfonden har i sin senaste handlingsplan kortfattat beskrivit hur man fram till 2006 från fondens sida har hanterat bevarandet av historiskt värdefulla fartyg i Danmark. Med anledning av att det i handlingsplanen saknas en konkret utvärdering av fondens verksamhet har jag i den följande analysen av förhållandet i Danmark till stora delar lyft fram min personliga uppfattning vilken grundar sig på uppsatsens empiriska material.

Styrkor med hanteringen i Danmark (enligt författaren)

- Med Skibsbevaringsfondens handlingsplan *Vision og Strategi 2006-2011* finns fastslagna konkreta mål och strategier för det offentliga omhändertagandet av det flytande kulturarvet i Danmark.
- Inom fonden finns två heltidsanställda konsulenter med antikvarisk kompetens anställda för operativt arbete med att bistå fartygsägare på plats runt om i Danmark.

Svagheter med hanteringen i Danmark (enligt Skibsbevaringsfonden och författaren)

- Det flytande kulturarvet definieras inte som ett eget område inom den nationella kulturpolitiken.
- Skibsbevaringsfonden har som ansvarig ”myndighet” i alltför liten grad lyckats att externt kommunicera, vikten av att samhället tar ansvar för att gemensamt söka bevara och bruka ett representativt urval av historiskt värdefulla flytande fartyg i Danmark. Ett uttryck för detta är att många frågor som rör det flytande kulturarvets bevarande är svåra att få politiskt gehör för i det danska samhället.
- De årliga statliga anslagen till Skibsbevaringsfonden, och den totalsumma som fonden kan fördela som lån, är alltför låga i förhållande till de reella behov som finns.
- Skibsbevaringsfondens är underbemannade med tanke på de omfattande uppgifter konsulenterna väntas kunna utföra.
- Det faktum att inget egentligt fartygsstöd i form av bidrag finns i Danmark kan bidra till en ökad ekonomisk stress hos redan pressade fartygsägare.

Maritim kultur och kulturarvspolitik

Det maritima kulturområdet med det flytande kulturarvet har historiskt spelat en väsentligt mindre roll för den moderna nationalstaten än vad fasta fornminnen och övrigt landbaserat materiellt kulturarv gjort. Detta är ett förhållande som är gemensamt för såväl Sverige som Norge och Danmark. Under de senaste 25 åren har dock maritim kultur och bevarande av historiskt värdefulla fartyg kommit att uppmärksammas i ökande omfattning i samtliga tre länder. Uppsatsens empiriska material visar att det flytande kulturarvet till del också införlivats i den gängse kulturarvs-förvaltningens verksamhetsområde, i synnerhet då i Norge. Den jämförande studien visar tydligt att omhändertagandet av historiskt värdefulla flytande fartyg befinner sig på en annan nivå i Norge jämfört med i Sverige och Danmark. Som framkommer beskrivningarna av verksamhetsresultat, har de årliga anslagen som avsätts för fartöyvern i Norge under många år varit omkring 20 gånger högre än vad som avsätts åt det flytande kulturarvet i Sverige respektive Danmark.

Att använda (den nu i flera avseenden förebildliga fartygsbevararnationen) Norges kulturarvs-politiska historia i denna diskussion lämpar sig väl. Detta inte minst eftersom etableringen av en självständig norsk nationalstat ägde rum i modern tid. Vid sekelskiftet 1900 var nationalromantiken det dominerande kulturella tankegodset i stora delar av norra Europa. I anslutning till unions-upplösningen 1905 kom nationalromantikens strömningar att bli särdeles viktiga i skapandet av en nationalkultur åt folket i den nya nationalstaten Norge. I denna process användes i första hand fysiska fasta kulturminnen såsom engagerande och lättfattliga historiska symboler att samlas kring, för att legitimera Norges uråldriga hävd och söka befästa en slags nygammal nationell identitet. I synnerhet vändes den nationalistiska blicken mot mer isolerade och ”oförstörda” jordbruksområden i det norska inlandet. Dessa bondbygder fick tillsammans med bland annat stavkyrkor representera den stabila ålderdomliga ”urnorska” folksjälen, medan kustbygderna något förenklat kom att representera det

flyktiga och föränderliga. Denna uppdelning syntes rimligt eftersom det var i kustområdena den starkaste utländska kulturpåverkan kunde identifieras. En påverkan som i huvudsak hade ägt rum med hjälp av den maritima kulturens viktigaste redskap och symbol, nämligen skeppet/båten.

Förvisso var utgrävningarna av bland annat *Gokstadsskeppet* och *Osebergsskeppet* viktiga i skapandet av en nationell identitet i det framväxande Norge. I förlängningen gav dessa fynd också en grund för senare tiders forskning med maritim anknytning. Under det tidiga 1900-talet betraktades i regel inte dessa landarkeologiska fynd som utpräglade maritima lämningar/kulturobjekt. Jag menar att skeppens starkaste värden oftare kom till uttryck såsom allmänna symboler för tämligen vaga, men likväl långa och stolta, ”norska” vikingatraditioner. I de fall man betraktade vikingaskeppen som förmedlare av kulturella impulser var det inte i första hand förmedlingen från andra områden *till Norge* utan snarare förmedlingen *från Norge* till andra områden som lyftes fram.

Det dröjde ända till 1960-talet innan ett större intresse kom att riktas mot Norges maritima kulturarv och historiskt värdefulla fartyg. Detta nyuppväckta intresse berodde bland annat på att den framväxande inhemska oljeindustrin förändrade villkoren för många traditionella maritima näringar längs delar av norska kusten. Vid samma tid började även delar av kustlandet i en alltmer ökande omfattning att exploateras, ofta för att nyttjas som rekreationsområden. Förutom att vara ett konkret hot mot lämningar av maritima kulturyttringar innebar exploateringen av kusten också att somliga äldre byggnader med maritim anknytning blev relevanta att bevara genom att tas i bruk och ges ny användning. En successivt ökande förståelse hos det norska folket om vad som var på väg att försvinna ledde till att flera intresseorganisationer för maritim kultur etablerades. Därtill ägde ett slags ideologiskt skifte inom den norska kulturminnesförvaltningen rum. Detta skifte innebar i grova drag att en mer romantiskt präglad syn på kulturminnen ersattes av tanken om representativitet. Man började således värdera vardagliga mindre ”fina” och häpnadsväckande delar av kulturarvet betydligt högre. Som en del i denna överordnade förändringsprocess började maritim kultur och det flytande kulturarvet att uppmärksammas som väsentliga delar av Norges historia.

Frågan varför Norge har valt och fortsatt väljer att satsa så (i jämförelse med Sverige och med Danmark) stora ekonomiska summor på fartöyvern kan säkerligen ges en mängd olika förklaringar. Inte minst bör en del av förklaringen kunna sökas i att nästintill hela det norska samhället har varit och ännu är starkt präglat av det maritima. Norge har en av Europas längsta kuststräckor där de av fiske dominerade områdena *Vest-Norge* och *Nord-Norge* under lång tid tillhört en av de allra största fiskeregionerna i Europa. Norge har också varit, och är ännu inom vissa områden, en av världens stora nationer inom handelssjöfarten, och särskilt *Sørøst-Norge* har traditionellt dominerats av skepps-byggeri och sjöfart. Då även Danmark, inte minst geografiskt, är påtagligt maritimt präglat blir det norska förhållandet särskilt tydligt i kontrast till Sverige, vilket historiskt får betraktas som mer agrart präglat. Det påtagliga maritima arvet i det befolkningsmässigt lilla landet Norge innebär att många människor ur alla samhällspositioner har haft nära släktingar verksamma inom de maritima näringarna. Detta ger i sin tur stora delar av befolkningen en konkret koppling till maritim kultur och i förlängningen till det flytande kulturarvets bevarande. Det framstår för mig som att detta är en viktig del av förklaringen till varför det i Norge varit betydligt enklare än i Sverige och Danmark att få politiskt gehör för åsikten att staten aktivt bör bidra till ett långsiktigt bevarande och brukande av historiskt värdefulla flytande fartyg. Avslutningsvis är väl värt att påpeka att vid sidan av de ovan anförda orsakerna är det högst sannolikt att norska statens enorma olje- och naturgasinkomster har bidragit till jämförelsevis höga anslag till hela det norska kulturminnevernet och i förlängningen då även till fartöyvernet.

SLUTSATSER

En förbättrad maritim kulturmiljövård i Sverige

Kortfattat presenteras här förslag till ett antal övergripande åtgärder som författaren menar kan bidra till att förbättra det offentligt finansierade fartygsbevarandet i Sverige. Förslagen grundar sig på uppsatsens empiriska material i vid bemärkelse, men de i föregående avsnitt presenterade styrkorna inom den norska och danska formellt organiserade hanteringen av det flytande kulturarvet har varit särskilt viktiga.

- De årliga ekonomiska statliga medel som avsätts för bevarande av historiskt värdefulla flytande fartyg i Sverige bör ökas. Som ett första steg vore rimligt att snarast söka effektuera SMM:s uttalade målsättning att med fartygsstödet nå upp till en årlig ekonomisk nivå som motsvarar den årliga beviljade lånesumman i Danmark.
- Som ett komplement till de närmast kravfria ekonomiska bidrag som nu existerar i Sverige bör möjligheten att erbjuda räntefria lån enligt dansk förlaga med bindande förpliktigande avtal undersökas.
- Riksantikvarieämbetet bör, i egenskap av huvudansvarig myndighet för svensk kulturarvsförvaltning, aktivt medverka till och ansvara för att det flytande kulturarvet kan bevaras och brukas enligt mer likvärdiga premisser som det landbaserade kulturarvet. Med en sådan förändrad ansvarsfördelning framstår det som rimligt att RAÄ anslår ekonomiska medel till det flytande kulturarvet från sin budget, såsom norska RA gjort sedan 1990.
- SMM:s instruktion med myndighetens uppdrag bör skärpas och definieras utförligare så att den står i direkt relation till för uppdraget relevanta svenska lagar och förordningar.
- Kulturdepartementet bör ge SMM, RAÄ eller båda dessa i uppdrag att utarbeta en nationell handlingsplan för bevarandet av det flytande kulturarvet i Sverige. I detta arbete kan man med fördel låta sig inspireras av den senaste norska handlingsplanen för fartöyvern.
- En omformulering av den svenska kulturminneslagen så att den också innefattar juridiskt skydd för särskilt värdefulla flytande fartyg bör övervägas. Detta skulle vid sidan av de rent juridiska aspekterna också kunna bidra till att det flytande kulturarvet betraktas som en mer legitim del av den gängse svenska kulturarvsförvaltningen, likt vad som skett i Norge.
- Ett förpliktigande sektorsansvar, liknande det som förbereds i Norge, bör implementeras på svensk statlig nivå, men idealt även på regional- och kommunal nivå. Med sektorsansvar menas att varje sektor (ex. en myndighet eller ett offentligt ägt bolag) har ett ansvar att tillse att de aspekter av kulturarvet som står i kontakt med den egna verksamheten kan bevaras och brukas i enlighet med den nationella kulturpolitiken.
- Berörda svenska myndigheter bör i samverkan ta ett samlat grepp och söka specialanpassa och förenkla det ofta komplicerade och i många avseenden väl krävande regelverk som gäller då det flytande kulturarvet brukas. Regelverket bör i möjligaste mån medverka till att flytande fartyg kan bevaras och brukas med hög säkerhet utan att det får omotiverad negativ inverkan på fartygens kulturhistoriska värden. Sannolikt är det lämpligt att i detta arbete låta sig inspireras av det reviderade regelverk för (antikvariskt) bevarade fartyg som norska Sjøfartsdirektoratet väntas presentera 2012.
- På såväl statlig som landstingskommunal och kommunal nivå bör man bidra till en vidareutveckling av det befintliga maritima kunskapscentret *Träskeppsvarvet* (Gamleby) samt verksamheten vid *Fartygsvärncentrum/Center för maritimt hantverk* (Forsvik) vilket är under etablering. Därtill bör nya maritima kunskapscenter och museala hamnar (kulturhamnar) söka etableras runt om i landet med delfinansiering via offentliga medel. I detta arbete bör man fortsatt låta sig fritt inspireras av det norska arbetet med fartöyvern, och i synnerhet då beträffande fartöyvern-

centren.

- Bärkraftiga initiativ inom det svenska fartygsbevarandet bör få bättre möjligheter att erhålla ett i alla avseenden kvalificerat stöd från offentlig sektor. Förbättrade ekonomiska förutsättningar med ökat fartygsstöd är en viktig aspekt av detta. Ett annat tänkbart sätt att förbättra de ekonomiska villkoren är att momsbefria de verksamheter vars främsta syfte är att med antikvariska principer bevara historiskt värdefullt flytande fartyg genom bruk. Vid sidan av förbättrade ekonomiska villkor är det av stor vikt att kulturarvsförvaltningen på såväl central, som regional och lokal nivå utvecklar sakkunskap inom det maritima området för att med fackmässigt god kompetens kunna stödja fartygsbevarande. I arbetet med att etablera en regional förvaltning med kompetens om det flytande kulturarvet bör man vända blicken mot Norge som är ett föregångsland i detta arbete även om denna norska regionala förvaltning ännu bara är i sin linda. I Danmark arbetar man på ett föredömligt vis med rådgivning och ”hembesök” till fartygsägare genom Skibsbevarings-fondens två konsulenter med god kompetens inom skeppsbyggnad. För att kunna erbjuda kvalificerad rådgivning och därmed även stärka kontakten mellan SMM och aktörerna inom det svenska fartygsbevarandet kan man tänka sig att det på SMM, eller möjligen på RAÄ, kunde inrättas operativa konsulenttjänster enligt dansk förebild.

SAMMANFATTNING

Föreliggande uppsats syftar till att beskriva och jämföra den offentligt finansierade hanteringen av det flytande kulturarvet i Sverige, Norge och i viss mån även i Danmark. I Sverige ansvar *Statens maritima museer* (SMM) för att bevara och utveckla det flytande kulturarvet enligt en organisationsstruktur som inte motsvarar det landbaserade kulturarvets förvaltning. I Norge är *Riksantikvaren* (RA) ansvarig myndighet för hanteringen av historiskt värdefulla flytande fartyg enligt en övergripande struktur som är gemensam med det landbaserade kulturarvets förvaltning. I Danmark leds arbetet med landets historiskt värdefulla flytande fartyg av *Skibsbevaringsfonden* enligt en organisationsmodell som inte motsvarar det landbaserade kulturarvets förvaltning. Jag menar att det är rimligt att anta att ländernas olika organisationsmodeller påverkar hur det flytande kulturarvet kan bevaras, brukas och tillvaratas inom respektive land.

Uppsatsen är disponerad så att verksamheterna inom varje land presenteras i separata kapitel där förhållandena i Sverige beskrivs först för att följas av Norge och slutligen ges en komprimerad genomgång av förhållandena i Danmark. Varje kapitel inleds med ett avsnitt där den historiska bakgrunden för det offentliga omhändertagandet av det flytande kulturarvet presenteras för att ge en överblick över ämnesfältet. För att få ett användbart underlag till en jämförande analys av förhållandena inom respektive land har organisationsstruktur, politik, ekonomi och verksamhets-resultat för Sverige och Norge studerats ingående. Utöver detta har kvantitativa data samlats in rörande nivåerna för offentligt ekonomiskt fartygsstöd inom respektive land. Genomgången visar att det finns skillnader inom såväl organisationsstruktur (olika ansvariga organ) som politik (olika lagstiftning) men framförallt inom området ekonomi, där Norge årligen avsätter jämförelsevis stora summor till fartöyvern.

I avsnittet **Analys och diskussion** görs en jämförande analys av skillnader och likheter mellan Sveriges, Norges och till del även Danmarks hantering av det flytande kulturarvet. Vidare förs i avsnittet även ett resonemang om det är så att Norges relativt nya och storskaliga satsning på fartöyvern kan förstås och kanske förklaras i en kulturarvspolitisk kontext. Denna diskussion tangerar den i teoriavsnittet presenterade problematiken med varför det flytande kulturarvet i Sverige, Norge och Danmark haft svårt att inta en position jämförbar med det landbaserade kulturarvet inom den offentliga kulturarvsförvaltningen. De i analysen identifierade styrkorna och svagheterna inom respektive lands formella hantering utgör sedan grunden för slutsatserna. Dessa har jag valt att presentera i form av ett antal förslag på hur den svenska maritima kulturmiljövården med offentligt omhändertagandet av det flytande kulturarvet kan förbättras.

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Otryckta källor

Arkiv:

Stockholm
Statens maritima museer (2002 -)
Sjöhistoriska museet
Statens maritima museer (2002 -): *Historik*
SE/SSHM/SM/4-1
Tillgänglig: http://www.visualarkiv.se/xtf/view?docId=SE/SSHM/SM/4-1.ead.xml&chunk.id=custodhist&query=sshm%20historik (2011-08-03)

Informanter:

Informant 1: Inger Selinge, antikvarie Samhällsbyggnadsenheten Riksantikvarieämbetet, E-post: 2009-09-16
Informant 2: Claes Wollentz, 1: e intendent på Kulturmiljöavdelningen Statens maritima museer, Telefonsamtal: våren 2009
Informant 3: Barbro Söderberg, avdelningsjurist på Fiskeriverket, Samtal i Göteborg: 2009-10-01
Informant 4: Erik Åström, sakkunnig vid avdelningen för konst och kultur Kulturrådet, E-post: 2009-06-09, 2009-06-10

Internetreferenser

European Maritime Heritage (2002). *The Barcelona Charter - European charter for the restoration and conservation of traditional ships in operation*
Tillgänglig: http://www.european-maritime-heritage.org/bc.aspx (2011-08-03)
ICOMOS (1964). *International charter for the conservation and restoration of monuments and sites (The Venice Charter)*
Tillgänglig: http://www.international.icomos.org/charters/venice_e.htm (2011-08-03)

Sverige:

Fiskeriverket (uppdaterad 2011-04-06). *Om Fiskeriverket*
https://www.fiskeriverket.se/vanstermeny/omfiskeriverket.4.1e93312510e313daf128000225.html (2011-08-03)
Fiskeriverket (2009-04-22). *Pressinformation 2009-04-22: 150 miljoner för skrotning av fartyg*
https://www.fiskeriverket.se/arkiv/nyhetsarkivpressrum/pressinformation/150miljonerforskrotningavfartyg.5.694568ae120c73c273d800054.html (2011-08-03)
Kulturdepartementet (uppdaterad 2010-12-28). *Kulturdepartementets enheter*
http://www.regeringen.se/sb/d/8364/a/74002 (2011-08-03)
Riksantikvarieämbetet (uppdaterad 2011-06-15). *Vårt uppdrag*
http://www.raa.se/cms/extern/vart_uppdrag/vart_uppdrag.html (2011-08-03)
Riksantikvarieämbetet (uppdaterad 2008-04-21). *Vår historia*
http://www.raa.se/cms/extern/vart_uppdrag/vart_uppdrag/var_historia.html (2011-08-03)
Sjöhistoriska museet (uppdaterad 2011-05-13). *K-märkta fartyg*
http://www.sjohistoriska.se/Documents/Fartyg%20och%20b%C3%A5tar/K-m%C3%A4rkta%20fartyg%20lista%20110513.pdf (2011-08-03)

Sjöhistoriska museet: *Fartygsforum*
http://www.sjohistoriska.se/sv/Kusten-runt/Fartyg--batar/Fartygsforum (2011-08-03)
Sjöhistoriska museet: *K-märkning av fartyg*
http://maritima.se/Global/Maritima/Vi%20erbjuder/K_markning_fartyg_information.pdf (2011-08-03)
Statens Kulturråd (2011). *Regional kultursamverkan*
http://www.kulturradet.se/sv/verksamhet/Modell-for-kultursamverkan (2011-08-03)
Statens Kulturråd (2007-03-20). *Accessprojektet, andra sökomgången*
http://www.kulturradet.se/sv/bidrag/beviljade_bidrag/2007/Accessprojektet-andra-sokomgangen (2011-08-03)
Statens Kulturråd: *Kulturpolitiska mål*
http://www.kulturradet.se/sv/Om-kulturradet/kulturpolitiska_mal/(2011-08-03)
Statens maritima museer (2011). *Regleringsbrev*
http://maritima.se/sv/Om-oss/Uppdrag/Regleringsbrev (2011-08-03)
Statens maritima museer (2011-05-06). *Historiska fartyg får ekonomiskt stöd*
http://www.maritima.se/sv/Om-oss/Aktuellt/Historiska-fartyg-far-ekonomiskt-stod/ (2011-08-03)
Statens maritima museer (2009-07-12). *Ökade bidrag till kulturhistoriska fartyg*
http://maritima.se/sv/Om-oss/Aktuellt/Okade-bidrag-till-kulturhistoriska-fartyg (2011-08-03)
Statens maritima museer (2007-11-22). *Instruktion.*
http://maritima.se/sv/Om-oss/Uppdrag/Instruktion (2011-08-03)
Statens maritima museer (2006-01-09). *Pressmeddelande 2006-01-09 Smalt kulturarv k-märks bredare kriterier träder i kraft efter nyår*
Tillgänglig: http://arbetsam.com/aktuellt/news/news2006/kmark.pdf (2011-08-03)
Statens maritima museer: *Publikationer*
http://maritima.se/sv/Verksamheten/Publikationer (2011-08-03)
Statens maritima museer: *Ansökan om kulturhistorisk märkning av fartyg samt traditionsfartygsklassning*
http://maritima.se/Global/Maritima/Vierbjuder/Ansokan_kmarkning_fartyg_tklassning.pdf (2011-08-03)
Stiftelsen Svenska Kryssarklubbens Seglarskola: *Gratitude*
http://www.sxkseglarskola.se/Gratitude/Gratitude (2011-08-03)
Transportstyrelsen (ändrad 2010-05-12). *Fartyg*
http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartyg (2011-08-03)
Transportstyrelsen (ändrad 2010-10-25). *Traditionsfartyg*
http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartyg/Fartygstyper/traditionsfartyg/ (2011-08-03)
T/S Sarpen – Simrishamn: *Historia*
http://www.sarpen.nu/historia.htm (2011-08-03)
Västra Götalandsregionen (uppdaterad 2010-01-19). *Det maritima och industriella kulturarvet*
http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startsida/Kultur/Prioriterade-omraden/Det-maritima-och-industriella-kulturarvet/ (2011-08-03)

Norge:

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter: *Årsmelding 2007: Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter*
http://bredalsholmen.no/artikler/PDF/Arsberetning_BDF_2008.pdf (2009-03-10)
Fiskeridirektoratet (2006-07-19). *Visjon, mål og rolle*
http://www.fiskeridir.no/om-oss/visjon-maal-og-rolle (2011-08-03)
Miljøverndepartementet: *Om departementet*
http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dep.html?id=673 (2011-08-03)
Norsk Forening for Fartøyvern (2011-02-24). *Referat fra kontaktmøte mellom Sjøfartsdirektoratet og Norsk Forening for Fartøyvern 24 februar 2011.*

http://www.norsk-fartoyvern.no/nfff/public/ (2011-08-03)
Norsk Forening for Fartøyvern: *Historikk*
http://www.norsk-fartoyvern.no/nfff/pages/show/public/foreningen/historikk/ (2011-08-03)
Norsk Kulturminnefond (2009). *Årsmelding 2009*
http://www.kulturminnefondet.no/arkiv/2005/03/1110359262/Årsmelding2009_medvedlegg.pdf (2011-08-03)
Norsk Kulturminnefond (2008). *Statistikk over tildelinger i beløp*
http://www.kulturminnefondet.no/arkiv/2006/08/1154600517/tilsagn_belop_2008.pdf (2011-08-03)
Norsk Kulturminnefond (2003-05-05). *Retningslinjer*
http://www.kulturminnefondet.no/maler/standard.asp?thisId=1204711231 (2011-08-03)
Norsk Kulturråd (2011-06-09). *Projektstøtte 2011*
http://www.kulturrad.no/tildelinger/kulturvern/prosjektstotte/2011/ (2011-08-03)
Norsk Maritimt Museum (2010-12-15). *Skoleskipet Svanen*
http://www.marmuseum.no/no/forside_mapper+snarveier/om_oss/Skoleskipet+Svanen.d25-SwJrU2p.ips (2011-08-03)
Norsk Maritimt Museum: *Arkeologi*
http://www.marmuseum.no/no/arkeologi/ (2011-08-03)
Norsk Sjøfartsmuseum [nuv. Norsk Maritimt Museum]: *Fartøyvern*
http://www.norsksjofartsmuseum.no/kmv/index.php?subkat=41&PHPSESSID=975504f5a83613c1481f3db8f8271609 (2009-06-09)
Riksantikvaren (uppdaterad 2011-05-30). *Ordforklaringer*
http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Veiledning/Ordforklaringer/ (2011-08-03)
Riksantikvaren (uppdaterad 2011-03-18). *Tilskot til fartøyvern i 2011*
http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=126471 (2011-08-03)
Riksantikvaren (uppdaterad 2011-02-09). *Verneplan*
http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Tema/Farty/Verneplan/ (2011-08-03)
Riksantikvaren: *Fartøy*
http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Tema/Fartoy/ (2011-08-03)
Sjøfartsdirektoratet (2010-01-05). *Om Sjøfartsdirektoratet*
http://www.sjofartsdir.no/no/Om-Sjofartsdirektoratet/ (2011-08-03)
Sør-Troms Museum: *Avdelingsleder Regionmuseet Sør-Troms Museum*
Tillgänglig: http://www.tdm.no/DOK/Annonsetekst.pdf (2011-08-03)

Danmark:

Han Herred Havbåd
http://www.havbaade.dk/ (2011-08-03)
Nationalmuseet: *Skibe*
http://www.natmus.dk/sw51990.asp (2011-08-03)
Nordvestjysk Fjordkultur
http://www.nordvestjyskfjordkultur.dk/ (2011-08-03)
Træskibssammenslutningen (2011). *TS love*
http://ts-skib.dk/om-ts/ts-love.html (2011-08-03)
Træskibssammenslutningen (2010-12-26). *Lolland Kystkulturcenter og Bevaringsværft*
http://www.ts-skib.dk/ (2011-08-03)

Tryckta källor, litteratur och publicerat material

Bång, Krister (2011). Fiskehörnan. *Båtologen*, nr 4, s. 261-262
Bång, Krister (2009). Fiskehörnan. *Båtologen*, nr 5, s. 327
Bjørkvik, Halvard (1979). *Bevaring og bruk av gamle fartøy: innstilling av 20. juni 1978 : revidert i mars 1979.* Oslo: Norsk Kulturråd
Djerw, Ulrika (red.) (2006). *K-märkta fartyg – flytande klenoder.* Stockholm: Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum i Stockholm
Grundberg, Jonas (2000). *Kulturarvsförvaltningens samhällsuppdrag: en introduktion till kulturarvsförvaltningens teori och praktik*. 1. uppl. Göteborg: Institutionen för arkeologi, Göteborgs universitet
Hahn-Pedersen, Morten (red.) (2007). *Havets kulturarv: de nordiske maritime museers arbejdsmøde i Torshavn: august. 2006. Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet*
Hansen, Tommy (red.) (2011). Nordjyllands nye kystkulturcenter. *Danske fritidsfiskere*, nr 3, s. 26-27
Tillgänglig: http://www.e-pages.dk/121/807125264/27 (2011-08-03)
Hordaland fylkeskommune (2009). Regionalt fartøyvern. Evaluering av "overføringsmodellen" 2009. Hordaland fylkeskommune
Tillgänglig: http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Tema/Fartoy/Verneplan/ (2011-08-03)
Kloster, Johan (1988). Maritime kulturminner. *Kulturarv og vern: bevaring av kulturminner i Norge* Myklebust, Dag (red.) (1988). Oslo: Univ.-forl. s. 188-197
Kulturutskottets betänkande. (KrU1: 1996/97:3). *Kulturpolitik, m.m.* Stockholm: Kulturutskottet
Kulturutskottets betänkande. (KrU9: 1979/80:9). *Med anledning av motioner om bevarande av kulturhistoriskt värdefulla fartyg.* Stockholm: Kulturutskottet
Lag om kulturminnen m.m. (SFS 1988:950). Stockholm: Kulturdepartementet
Lande, Eyvind (1998). Riksantikvaren og fartøyvernet. *Flytende kulturminner: en innføring i fartøyvern.* Rasmussen, Tom (red.) (1998). Oslo: Riksantikvaren. s. 11-25
Lov om kulturminner [kulturminneloven]. (LOV 1978-06-09 nr 50). *§ 14a. Fredning av båter.* Oslo: Miljøverndepartementet
Masdalen, Kjell-Olav (u. å.) *Fartøyvernet i Norge: Et landbasert kulturminnevern.* Norsk Forening for Fartøyvern
Tillgänglig: http://www.norsk-fartoyvern.no/nfff/media/show/382 (2011-08-03)
Molaug, Svein (1988). Om fartøy flyte skal … *Kulturarv og vern: bevaring av kulturminner i Norge.* Myklebust, Dag (red.) (1988). Oslo: Univ.-forl. s. 198 -203
Norsk Forening for Fartøyvern & Jensen, Kai (2009). *Eirens rolle. Delprosjekt til Nasjonal verneplan for fartøy*. Norsk Forening for Fartøyvern
Tillgänglig: http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Tema/Fartoy/Verneplan/ (2011-08-03)
Norsk Sjøfartsmuseum (2000). *Fartøyvernplan for SAVOS. Samarbeidsrådet for Vest- og Sørlandet (SAVOS)*. Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum.
Tillgänglig: http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Tema/Fartoy/Verneplan/ (2011-08-03)
Ohrelius, Bengt & Webe, Gösta (1978). *"Bevara fartyg - att värna om kulturarvet": utredning.* Stockholm:
Pettersson, Richard (2002). Kulturella arv och kulturella minnen: Vem är i behov av vad? *Nordisk museologi*, nr 1. Ågren, Per-Uno (red.) (2002).
Tillgänglig: http://www.nordiskmuseologi.org/ElectronicEditions.html (2011-08-03)
Rasmussen, Tom (red.) (1998). F*lytende kulturminner: en innføring i fartøyvern.* Oslo: Riksantikvaren
Regeringens proposition. Prop. 2010/11:1. *Budgetpropositionen för 2011, utgiftsområde 17.* Stockholm: Finansdepartementet
Regeringens proposition. Prop. 2009/10:3. *Tid för kultur.* Stockholm: Kulturdepartementet

Tillgänglig: http://www.sweden.gov.se/sb/d/11704/a/132104 (2011-08-03)
Regeringens proposition. Prop. 1996/97:3. *Kulturpolitik*. Stockholm: Kulturdepartementet
Regeringens proposition. Prop. 1993/94:100. *Förslag till statsbudget för budgetåret 1994/95*, Bilaga 12, Kulturhistoriskt värdefulla segelfartyg. Stockholm: Finansdepartementet
Regjeringen (2008-10-07). Pressemelding, 07.10.2008. Stort oppsving i Kulturminneåret 2009.
Tillgänglig: http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/pressesenter/pressemeldinger/2008/stort-oppsving-i-kulturminnearet-2009.html?id=531047 (2011-08-03)
Regjeringens proposisjon til Stortinget. St.prop. 120 S (2010-2011). *Forslag til stortingsvedtak, Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2011*, Kapitel 320 Allmenne kulturformål. Oslo: Finansdepartementet
Regjeringens proposisjon til Stortinget. Prop. 1 S (2009-2010). *Forslag til stortingsvedtak for budsjettåret 2010*, *Resultatområde 2*, *arbeidmål 2:3*. Oslo: Miljøverndepartementet
Regjeringens proposisjon til Stortinget. St.prop.nr. 1 (2008-2009). *Den kongelige proposisjon om statsbudsjettet for budsjettåret 2009*, *Programkategori 12.30*. Oslo: Finansdepartementet
Riksantikvaren (2010). *Nasjonal verneplan for fartøy 2010 -2017*. Oslo: Riksantikvaren
Tillgänglig: http://www.riksantikvaren.no/filestore/rapporten_side_for_side.pdf (2011-08-03)
Riksantikvaren (2002*). Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002-2006*. Oslo: Riksantikvaren
Riksantikvaren (1996). *Femårs handlingsplan for fartøyvernet (1996-2000)*. Oslo: Riksantikvaren
Riksantikvarieämbetet (2001). Utförsel och export av kulturföremål
Tillgänglig: http://www.raa.se/publicerat/utforsel_och_export_av_kulturforemal.pdf (2011-08-03)
Riksdagsskrivelse. rskr. 1996/97:129. *Utgiftsområde 17*. Stockholm:
Rydberg, Lennart (2006). Om ”ångpottornas” bevarande. *K-märkta fartyg – flytande klenoder*. Djerw, Ulrika (red.) (2006). Stockholm: Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum i Stockholm. s. 30-57
Skibsbevaringsfonden (u. å.). *Fartøysbevaring i Danmark*. Skibsbevaringsfonden.
Faksimil av originalrapport från år 1989
Tillgänglig: http://www.skibsbevaringsfonden.dk/ (2011-08-03)
Skibsbevaringsfonden & Jeppesen, Hans (2006). *Vision og Strategi 2006-2011*. Helsingør: Skibsbevaringsfonden
Statens maritima museer: *Ansökan om kulturhistorisk märkning av fartyg samt traditionsfartygsklassning*
Tillgänglig: http://www.maritima.se/sv/Fartyg--batar/Traditionsfartygsklassning/ (2011-08-03)
Stortings melding. St.meld. nr. 16 (2004-2005). *Leve med kulturminner*. Oslo: Miljøverndepartementet
Westerdahl, Christer (2003). *Maritim arkeologi, maritim kultur och kustkultur – ett försök till definitioner*
Tillgänglig: http://www.abc.se/~pa/mark/mark-def.htm (2011-08-03)
Wollentz, Claes (2006). Fartygsbevarande i Norden. *Havets kulturarv: de nordiske maritime museers arbejdsmøde i Torshavn : august 2006*. Hahn-Pedersen, Morten (red.) (2007). Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet. s. 137-141
Wollentz, Claes (2000). Fartygsbevarande i Sverige. *Fartøyvern,* nr 4, s. 39-42
Wollentz, Claes (1989). *Skutor ett seglande kulturarv*. Stockholm: Statens sjöhistoriska museum

Bilaga **Riksantikvarieämbetet**
Stöd till arbetslivsmuseer 2001

	2001			
Nr	**Sökande**	**Projekt**	**Ev. del av projekt**	**Beslutat kr**
1700	**Ankarsrums Hembygdsförening**	Ankarsrums Bruks 350-åriga historia		**50 000**
700	**Anten-Gräfsnäs Järnväg**	Handikappanpassning		**40 000**
2920	**Avesta Brukshistoriska förening**	Avestas äldsta elektrisk belysnings- och kraftstation		**17 000**
3930	**Beckholmens Dockförening**	Uppbyggnad maritimt centrum	Dockportar	**500 000**
2390	**Berghems Hembygdsstuga**	Berghems Hembygdsstuga	Bandutskrifter	**2 000**
3570	**Bläse Kalkbruks museum**	Planerad arbetsmiljöutställning samt fossilutställning	Arbetsmiljöutställning	**40 000**
2070	**Bredaryds Hembygdsförening**	Komplettering av byggnader och teknisk utrustning	Komplettering av sågverk och tändkulemotor	**5 000**
2220	**Bruksmuseet Smedsgården**	Förr i tiden-lek + Utställningar med programverksamhet	Kläder till barnen, rekvisita till aktörerna	**4 000**
530	**Båtmuseets Vänner, Holmön**	Trankokning på Holmön		**14 000**
1250	**Bölebyns garveri**	Barkgarvning och läder	Dokumentation	**25 000**
2280	**Ebbamåla Bruk**	Industrins kulturarv i Olofströms kommun		**100 000**
210	**Emåns Ekomuseum & Sandsjö Hembygdsförening i samv**	Möbelhistoriskt arkiv		**100 000**
2490	**Floda Hembygdsförening**	Kvarna museum		**20 000**
910	**Flogbergets Gruva**	Flogbergets Gruva - säkerhet		**100 000**
1000	**Föreningen Fröå Gruva**	"Gästen i Fokus"		**39 000**
570	**Föreningen Gislaveds Industrimuseum**	Vård och dokumentation		**23 000**
2400	**Föreningen Humlebygget**	Humletorkan i Näsum		**25 000**
2480	**Föreningen Thorshammar**	Renovering av turbin		**70 000**
150	**Föreningen Träarbetarnas Museum**	Möbelepokdok på CD-rom	IT-utrustning	**30 000**
50	**Gamla Bure ABs Personalstiftelse**	Bure museum		**100 000**
2870	**Glasrikets Spegelindustrimuseum/designFabriken**	Utveckling av Glasrikets spegelindustrimuseum på designFabriken i Fröseke	Intervjuer med f d anställda	**10 000**
1540	**Granbergsdals hytta**	Granbergsdals Byalag "upprustning"	Utställning kring kolning och järnhantering	**12 000**
2940	**GRUFA**	Kvinnorna i gruvsamhället		**75 000**

Bilaga **Riksantikvarieämbetet**
Stöd till arbetslivsmuseer 2001

440	**Gränsfors Yxmuseum/Gränsfors Bruk**	Kunskap för att smida en yxsmide yxa - Ett sekel av yxsmide		**60 000**
2560	**Göteborgs Remfabrik**	Livet på Remfabriken		**90 000**
2660	**Hagalunds Tvätterimuseum**	Lägg näsan i blöt	Inköp av föremål, utveckling av visningsverksamheten	**10 000**
820	**Haverö Hembygdsgård - Skogsbruksmuseidel**	Skogsmuseum Kvinnorna i skogen	Tryckkostnad	**25 000**
2840	**Hemmesjö hembygdsförening**	Masugnspipan, ÅRYD		**2 500**
2850	**Hemmesjö hembygdsförening**	Talförstärkare, ÅRYD		**6 000**
270	**Högsjö Bruksmuseum**	Renovering och idrifttagning av äldre textilmaskiner		**23 450**
2760	**Industrihistorisk förening för region Skåne**	Industrihistorisk förening i Skåne - etablering, kunskaps- och nätverksuppbyggnad		**15 000**
3360	**Kanalmuseet Skantzen**	Smedjan vid Kanalmuseet	Kurser och verktyg	**25 000**
3600	**Kulturmiljövårdsföreningen Yxskaftet**	Gräv där du bor		**101 500**
1930	**Kyrkeby Gård och Bränneri, Vissefjärda Hembygdsför**	Vision Kyrkeby - från brännerimuseum och slumrande historisk gård till museibränneri och turistattraktion med levande historia		**45 000**
110	**Ljustorps Hembygdsförening**	Flottningen i Ljustorp		**18 000**
1270	**Museiföreningen Gefle-Dala Jernväg**	Vändskiva		**20 000**
1470	**Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar**	Utveckling av metoder för spårunderhåll vid museibanor		**100 000**
3180	**Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg**	Slipersinköp - projekt bangården i Jädraås		**137 000**
3530	**Nautanen - gruvsamhälle**	Nautanen - gruvsamhället och koppargruvan		**28 000**
380	**Norrbottens Järnvägsmuseum**	Restaurering av fordon		**50 000**
850	**Norrsundet Arbetarmuseum**	Rädda 10.000 arbetarfoton		**10 000**
3660	**Olofsfors Bruksmuseum**	Öppna dig		**50 000**
2120	**Penselmuseet OLUMA**	Penselmuseet OLUMA		**41 000**
3680	**Repslagarmuseet**	Kunskapsuppbyggnad vid Repslagarmuseet	Dokumentation, beting, råmaterial	**94 000**

Bilaga **Riksantikvarieämbetet**
Stöd till arbetslivsmuseer 2001

3120	**Rommehedslägret**	Dalregementet på Rommehed	Vård av föremål	**30 000**
2610	**Rydö Bruks- och Arbetslivsmuseum**	Fotodokumentation		**5 000**
1990	**S/S Färjan 4**	Pannrenovering Färjan 4		**20 000**
1510	**Sagabiografen**	Sagabiografen: Adak	Komplettering av utrustning, kunskapsöverföring	**30 000**
3630	**Sandholmen**	Björkö Industrier 2001		**20 000**
2370	**SERO/SRF**	Kraftverk med traditioner II	Nätverk	**10 000**
1820	**Siljansfors Skogsmuseum**	Nytt föremålsregister Siljansfors Skogsmuseum		**100 000**
280	**Skandiamuseet**	Verkstadmiljö 1925	Inköp av verkstad	**20 000**
510	**Skogsmuseet i Lycksele**	Nätverk och hemsida för skogsmuseum i Sverige (Norden)		**25 000**
3790	**Skånska Järnvägar**	Vagnhall, inredning och bangård		**85 000**
990	**Slipstensmuseet**	Museets och gruvområdets utveckling	Uppskyltning och röjning av stigar, Inventering, restaurering och dokumentation av verktyg	**20 000**
3670	**St. Mellby Mekaniska museum**	Dokumentation av industriell teknik och arbetsmetoder 1920-1950		**50 000**
3910	**Statarmuseet i Skåne**	En säker pedagogik		**7 000**
1040	**Stenmuseet**	Förbättring av museet		**30 000**
2830	**Stiftelsen Dalälvarnas Flottningsmuseum**	Renovering av ångpannan på ångvarpbåten Laxen		**350 000**
2290	**Stiftelsen Råbäcks Mekaniska Stenhuggeri**	Kunskapsöverföring i stenindustrihantverk		**32 000**
1900	**Stiftelsen Ösjöfors Handpappersbruk**	Ösjöfors Handpappersbruk - upplevelse, kunskap, information	Skyltning	**50 000**
2420	**Strömsborgs Spinneri**	Strömsborgs Spinneri		**100 000**
800	**Svarta Bergen**	Svarta Bergen		**140 000**
480	**Sveriges Ångbåtsförening**	Ångbåtstidtabeller		**20 000**
3020	**Sydfart AB**	ms "SYDFART"		**150 000**
3250	**Sörviksbygdens kulturförening**	Namnskyltar på gruvor		**5 000**
2150	**Tunabergs Hembygdsförening**	Installation av larm		**15 000**
720	**Tunnbinderiet i Knobesholm**	Tunnbinderiet i Knobesholm		**80 000**
2620	**Uppsala Industriminnesförening**	Upplev Industristaden Uppsala!	Animerade stadsvandringar	**28 000**
1460	**Vemdalens hembygdsgård**	Monténs filmer		**7 000**
3950	**Vällingby hembygdsgille**	Kvarnvikens kvarn	Dokumentation och kunskapsöverföring	**100 000**

Bilaga **Riksantikvarieämbetet**
Stöd till arbetslivsmuseer 2001

3100	**Zinkgruvans Bygdeförening/Gruvmuseum**	Skyddstak gruvutrustning		**55 000**
1420	**Östervåla Möbelmuseum**	Renovering av svarvfräs	Materialkostnader	**4 300**
3390	**Östervåla Möbelmuseum**	Renovering av rottingklyv	Materialkostnader	**1 000**
2340	**Österåkers Hembygds- o Fornminnesförening**	Harlings bilder		**12 000**
2770	**Östra Blekinge Hembygsförening**	Flakulla kolugn	Intervjuer, Insamling, Skolskrift	**21 250**
1320	**Överums Bruksmuseum**	Renovering av "kran" vid tyskhärd		**25 000**
				4 000 000

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2002

Nr	Museets el motsvarandes namn	Projektets namn	Län	Beslutat belopp	
1920	ALEXANDER-Grimeton Veteranradios Vänner	Upprättande och drift av "Bilddatabas, Radiostation Grimeton"	N	50 000	
2230	Altappens museum	Altappens industrihistoria - fotoutställning	BD	13 750	
1900	Arbetslivsmuseum Rönnskär	Metall avd 209 "Bokslut"	AC	40 000	
970	Arbetslivsmuseum Tykarpgrottan	Säkerhetsbefrämjande åtgärder	M	70 000	
960	Berghems Hembygdsförening	Utskrift av intervjuer	O	2 000	
180	Bruksmuseet i Glava Glasbruk	Bruksmuseet i Glava glasbruk	S	50 000	
1280	Burträsk Utveckling Ekonomisk förening	Projekt Ostskola	AC	75 000	
2770	Ebbamåla bruk	Industrins kulturarv som utvecklingsfaktor	K	50 000	Säkerhets- och skyddsutrustning
260	Fasterna Hembygdsförening	Sveriges enda zinkvittfabrik	AB	35 000	
2370	För. Ryttarens torvströfabrik	Renovering av uppfodringsramp och torvbana	O	60 000	
1700	Föreningen Bevara Ångaren Östersund	Föreningen Bevara Ångaren Östersunds Teknikutvecklingsmuseum	Z	120 000	
1030	Föreningen Bogserbåten Herkules	Trädäcksrenovering	O	200 000	
370	Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten	Ångfärjan Djurgården 3	AB	150 000	
2700	Föreningen Wifstavarfs Historia	Wifstavarfs industri- och arbetslivshistoria, etapp 1	Y	50 000	
160	Gamla Bure Aktiebolags Personalstiftelse,	Bure arkiv	AC	100 000	
2660	Granbergsdals Hytta	Hyttan	T	60 000	Renovering av blåsmaskin och vall
1570	Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum	Informationstavlor	W	21 450	
2540	Gränums Hembygdsförening	Gränums Bränneri	K	50 000	Renovering av produktions-utrustning
2310	Gustastenen i Världen	Gustavstenen i Jämtland	Z	20 000	
2100	Gärds härads hembygdsförening	Folkestorps bränneri	M	85 000	Teknisk utrustning och montering
470	Hembygdsföreningen Sotenäsgillet	Stenhuggarmuseum m.m.	O	50 000	
1440	Hälleforsnäs Gjuterimuseum	Nya lokaler och forskarrum	D	100 000	
2000	Hällekis Bruksmuseum	Hällekis bruksmuseum	O	40 000	
270	Högsjö bruksmuseum (2001)	Renovering och idrifttagning av äldre textilmaskiner	E	6 550	beslut 2001

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2002

1210	Industriminnessamlingen i Kastellet	Nya samlingarna	X	60 000	
1190	Jernarbetarnes Verkstadsklubb No 1	Kunskapsprojektet	AB	110 000	
1420	Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	Förstudie "Järnvägshistoriskt Kompetenscenter"	AB	45 000	
1430	Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	Framtagning av Trafiksäkerhetsinstruktion, TRI	AB	150 000	
2030	Järnvägssällskapet Amål-Arjängs Järnväg	Rälsbyte i Bollsbytunneln	O	80 000	
2650	Kalmarsund VIII	Kalmarsund VIII	H	200 000	
2440	Kvinnomuseet	Särskilda projekt för museets kunskapsuppbyggnad	BD	20 000	Katalogisering och dokumentation
1720	KVN, Kylhistoriens Vänner	Arbetslivsmuseet KVN, Kylhistoriens Vänner	E	85 000	Renovering av kompressorer, katalogisering, intervjuer
810	Motala Musei- och Hembygdsförening, Ind hist komm	Motala Verkstads Industrihistoria	E	60 000	Arkivskåp
40	Museiföreningen Gefle-Dala Jernväg	Vändskiva	W	45 000	
2210	Museiföreningen Norrköpings Brandkår	Brandkårsmuseum i Simonstorp	E	25 000	
1330	Museiföreningen Wadstena-Fogelsta Järnväg	Vadstena station - spåranläggning och stationsmiljö	E	58 000	
410	Museiföreningen Ångfartyget Ejdern	Ejdern - livbåt	AB	50 000	
2420	NBVJ (Nora Bergslags Veteran-Jernväg)	NBJ 16 - Krassin	T	125 000	
2670	Nordhallands Hembygdsförening	Industriutvecklingen i norra Halland	N	27 000	
2600	Nässjö Järnvägsmuseum	HNJ31 Ångvagnen	F	30 000	Genomförs i samarbete med antikvarisk kontrollant från Sveriges järnvägsmuseum
1600	Oxelösunds Hembygdsförening	Försvarsanläggningen Femörefortet	D	36 000	
2070	Pinnen Pinnstolsmuseet	Idéutställning - pinnstolsmuseum	F	50 000	
2610	Porjus Expo/Arkivkommittén	Suorva - dammbygget i vildmarken	BD	50 000	
690	Rosenlöfs Tryckerimuseum	Boktryckeri och bokbinderi	X	130 000	
600	S:t Olofs Gille, Hembygdsförening	Fem industrimiljöer	D	30 000	
480	Sala lokstall	Renovering av vändskiva vid Sala lokstall	U	75 000	
2570	Skara-Lundsbrunns Järnvägar	Projekt verkstadsbangård	O	85 000	

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2002

2240	Skoindustrimuseet	Digitalisering av skoindustrimuseets samlingar	T	50 000	
300	Slottsbrons Hembygdsförening	Från jordbruksbygd till industrisamhälle	S	25 000	
920	Stafsjö Brukmuseum	Komplettering av utställningsyta	D	100 000	
630	Stiftelsen Frövifors Pappersbruksmuseum	Fröviforsminnen	T	50 000	Dokumenta-tionsprojekt
680	Stiftelsen Olofsfors Bruksmuseum	Att bevara, bruka och berika ett kulturarv - Olofsfors Bruk	AC	30 000	
520	Stiftelsen Råbäcks Mek. Stenhuggeri	Kunskapsöverföring i stenindustrihantverk	O	46000	
2760	Stockholms Ångloksällskap (SÅS)	Lokhus	AB	60 000	
670	Stärkelsefabriken	Stärkelsefabriken	O	50 000	
2050	Södermanlands Hembygdsförbund	Kunskapsprojektet Kalklinbanan	D	60 000	Studie- och utställnings-material
730	Tjällmo Hembygdsförening	Baggetorpsboken: Så minns vi gruvan i Baggetorp	E	8500	
1850	Toarps Hembygdsgård	Hjortryds syverkstad	O	18 000	
2630	Utö Gruvmuseum	Gruvornas arbetare	AB	16 000	
1860	Vaddfabriken i Kölefors	Vaddfabriken i Kölefors	E	50 000	Utredning av teknisk status och restaurerings-behov utförs av teknik-antikvarisk kompetens
2450	Valö-Forsmarks hembygdsförening	Johannisfors sulfatfabrik	C	25 000	
800	Varvshistoriska föreningen	Kvalitetssäkring av film och bildmaterial	O	100 000	
870	Vemdalens Hembygdsgård	Monténs filmer - diabilder och kort	Z	8 000	
1450	Värmlands brandhistoriska museum	Upprustning av äldre brandmaterial	S	15 000	
310	Värö Stråvalla hembygdsförening	Fiskets utveckling och villkor under 1900-talet	N	10 000	Bandspelare
2480	Västanåfallets Naturreservat	Västanåfallets arbetslivsmuseum	Y	50 000	Film
540	Västra Tunhems hembygdsförening	DVD-skiva för att göra material från Industrin i Vargön tillgängliga	O	3 500	
1240	Zinkgrufvans Gruvmuseum	(Från glasplåt till dator)	T	14 000	
820	Ångfartyget Trafik	Eldstadsroster	O	61 250	
140	Ängersjö Skogsmuseum	Kvinnan i skogen	Z	25 000	
				4 000 000	

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2003

Museets eller motsv namn	**Projektets namn**	**Län**	**Beslut**
Almviks Tegelbruksmuseum	Återuppbyggnad av linbaneslut.	H	**60 000**
Antens kommunikationsmuseum	Dokumentera ett utdöende arbete - Mjölnaren.	O	**30 000**
Arlanda Flygmuseums Vänner	Katalogisering av samlingar.	AB	**20 000**
Avesta Brukshistoriska Förening	Vattenkraft vid Avesta forsar	W	**10 000**
Bengtsfors Bilsätesveteraner	Uppbyggnad av sommarutställning i Baldersnäs.	O	**80 000**
Bläse Kalkbruks museum	Dokumentation av industrimuseets framväxt under 20 år.	I	**40 000**
Boda hembygdsförening	Vävningens betydelse för Bodas ekonomiska utveckling.	W	**50 000**
Båtsamlingarna på Bassholmen	Fartygsslipen på Bassholmen.	O	**150 000**
Derome Träbearbetningsmuseums förening	Bevarande av ramsåg och kantverk.	N	**50 000**
Edsbro Hembygdsförening	Teknisk utställning.	AB	**20 000**
Engelsberg-Norbergs Järnvägshistoriska Förening	Slipersbyte.	U	**80 000**
Farmacihistoriska Sällskapet	Nätverk för erfarenhetsuppbyggnad och informationsutbyte.	AB	**15 000**
Frejamuseet vid Fryksta	Utveckling av Frejautställningen.	S	**60 000**
För. Ryttarens Torvströfabrik	Upprustning av torvbana. Reparation av maskinutrustning i fabriken.	O	**65 000**
För. Svartviksdagarna	Skolprojekt Svartviks industriminnen	Y	**70 000**
Föreningen för byggnadskultur	"Industrikvarter i förändring" - utställning.	S	**10 000**
Föreningen Gislaveds Industriminnen	Guidemanual, kylaggregat, säkerhetsanordningar m.m.	F	**18 000**
Föreningen Larsbo och Stripa gruvas vänner	Framställning informationsskrift, föreläsningar m.m.	T	**80 000**
Föreningen Nynäshamns Järnvägsmuseum	Utställningshall med spår.	AB	**100 000**
Föreningen S/S Nalle	Renovering av ångbogserbåten S/S Nalle.	H	**100 000**
Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten	Ångfartyget Mariefred - ångmaskinanläggning, renovering och tillgänglighet.	AB	**100 000**
Föreningen Stockholmsbriggen	Informationsutveckling Stockholmsbriggen.	AB	**30 000**
Gjuterihistoriska Sällskapet	Bildande av nätverk mellan gjuterimuseer i Sverige.	F	**60 000**
Gravendals Räckhammare	Uppbyggnad av "tyskhärd".	W	**15 000**
Grängesbergsbanornas JVG-Museum, GBBJ	Byte av järnvägsslipers på malmbangården.	AB	**90 000**
Gustavsbergs-Porslinsmuseums Vänner	Intervjudokumentation.	AB	**80 000**
Göinge hembygdsförening	Broby pappersbruks historia 1957-1982.	M	**20 000**
Göteborgs Remfabrik	Dokumentation av maskiner på remfabriken.	O	**50 000**
Hembygdsgården Sunnansjö	Renovering av pärthyvel.	W	**10 000**

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2003

Horns Tegelbruk	Komplettering av utrustning.	O	**60 000**
Hästveda Hembygdsförening	Banvaktsstuga.	M	**22 500**
Högsjö Bruksmuseum	Handhavande av äldre textilmaskiner.	D	**15 500**
Jädraås-Tallås Järnväg	Elsäkerhet i stora verkstaden i Jädraås.	X	**33 000**
Jädraås-Tallås Järnväg	Dokumentation och utställning över livet på en ödemarksstation.	X	**13 000**
Jädraås-Tallås Järnväg	Teknisk utveckling - kontinuerlig varmhållning av ånglok.	X	**55 000**
Korgmuseet, Örkeneds Hembygdsförening	Iståndsättning av maskiner.	M	**45 000**
Kukkola Hembygdsförening	Iståndsätta och ta i drift befintligt vattenkraftverk, Kukkolaforsen.	BD	**50 000**
Kulturarvet Harry	Reparation av skrov.	O	**100 000**
Laxvikens Skogs- och Flottarmuseum	Dokumentation och katalogisering.	Z	**45 000**
Lerums Byggnadshytta id. förening	Renovering av sågverksmaskineri.	O	**40 000**
Litografklubbens Arkiv	Litografiskt museum till Stockholmstrakten.	AB	**30 000**
Livs avd 4 Stockholm-Uppsala	Stockholms bryggeriarbetares kulturarv.	AB	**40 000**
Ljusne Bruksmuseum	Datakatalogisering.	Z	**25 000**
Loshults Hembygdsförening	Killebergs Kettingfabrik.	M	**125 000**
Mariannelunds och Hässleby Hembygdsförening	Mariannelunds Gjuteri och Mekaniska Verkstad.	F	**100 000**
Motala musei- och hembygdsförening	Motala Industrimuseum, utställningsskåp.	E	**50 000**
Museiföreningen Munkedals Jernväg	ABU-projektet (arkiv, bibliotek, utställning)	O	**45 000**
Museiföreningen Wadstena-Fogelsta järnväg	Renovering av historisk bangårdsbelysning.	E	**18 000**
Museiföreningen Wadstena-Fogelsta järnväg	Lokstallet i Vadstena.	E	**40 000**
Museiföreningen Ö:a Södermanlands Järnväg	Mätning av emissionen från ånglok och analys.	D	**40 000**
Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar	Reparation/underhåll av vändskiva vid Södra stationen i Kristianstad.	M	**40 000**
Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg	Torrluftförvaring av ånglok.	D	**24 000**
Målilla Mekaniska Verkstad	Vision Målilla Mekaniska Verkstad	H	**40 000**
Nordmarks Hembygdsförening	Utarbetande av pedagogisk plan.	S	**40 000**
Norrköpings Förskolehistoriska Förening	"Norrköping - smältdegel för en framväxande barnomsorg" - dokumentation.	E	**70 000**
Nybygget Rismyrliden	"När hemgjort försvann och maskintillverkat kom" - en studie av industrisamhällets inverkan på en bondgård kring 1940-talet.	AC	**100 000**
Ohs Bruks Järnvägs Museiförening	Färdigställande av bangården i Bor.	G	**40 000**
Repslagarmuseet	Installation av tjärverk.	O	**100 000**

Bilaga **Riksantikvarieämbetet**
Stöd till arbetslivsmuseer 2003

Sjöfararkusten Småland - Öland	Gemensam databas för de tio museerna inom föreningen Sjöfararkusten Småland - Öland.	H	**35 000**
Skebobruks Museiförening	Temautställning "Brukskultur i det gamla Skebo".	AB	**25 000**
Smalspårsjärnvägen Västervik-Hultsfred	Semaforanläggning vid Hultsfred.	H	**40 000**
Sollentuna Hembygdsförening	"Minnen från jästfabriken i Rotebro" - dokumentation.	AB	**20 000**
Stafsjö Bruksmuseum	Komplettering av utställningsyta.	D	**30 000**
Statarmuseet i Skåne	Utställning kring nedläggningen av Jordberga Sockerbruk.	M	**25 000**
Stiftelsen Forsviks industriminnen	Forsviks bruks lastbil.	O	**25 000**
Stiftelsen Medicinhistoriska Museerna	Projektet "Flickor i vitt - från kall till yrke?"	M	**50 000**
Stiftelsen Säfsenskogarna	Dokumentation av Säfsens arbetslivshistoria.	W	**30 000**
Stora Mellby mekaniska museum	Dokumentation av industriell teknik och arbetsmetoder 1920 - 1960.	O	**40 000**
Sunne Hembygdsförening	Fryksdalsbanan 90 år.	S	**15 000**
Svensk Flyghistorisk Förening	Utveckling av arkiv- och publikationsverksamheten.	AB	**80 000**
Svenska Spårvagnssällskapet/Östgötaavdelningen	Spårvägen i Norrköping 100 år (släpvagn 110).	E	**50 000**
Sveriges Sjömanshusmuseum	Vandringsutställning "Kvinnor som sjöfolk".	O	**50 000**
Sveriges VVS-Museum	Vandringsutställning "Vatten, värme och sanitet i det moderna Sverige".	D	**100 000**
Thorshammars Mekaniska Verkstad	Dokumentärfilm om Thorshammars Mekaniska Verkstad.	U	**60 000**
Tollereds Öfvre Kraftstation	Byggnation och inkoppling av elledning.	O	**10 000**
Tunabergs hembygdsförening	Bruks- och gruvmuseum i Tunaberg.	D	**80 000**
Varvshistoriska föreningen i Sölvesborg	Varvshistorisk utställning.	K	**60 000**
Wij valsverk industrimuseum	Utveckling av Wij valsverk.	X	**15 000**
Vika byalag/Vika hembygdsgård	Utställningsskåp.	W	**20 000**
Vännäs Motormuseum	Larmsystem.	AC	**20 000**
Västerbackens Sågverksmuseum	Pedagogiskt projekt "Levande historia".	AC	**12 000**
Ångrike Fryksdalen	Rördragning, provtryckning m.m.	S	**40 000**
ÅSSA Industri- och bilmuseum	Drift- och skötselinstruktioner.	E	**50 000**
Överums Bruksmuseum	Scanning av ritningar.	H	**9 000**
	Summa		**4000000**

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2004

Sökande	Projekt	Län	Beslut	Villkor
Föreningen Nynäshamns Järnvägsmuseum	Utställningsbelysning i lokstall.	AB	10 000	
Fasterna Hembygdsförening	Rånäs Bilfjäderfabrik.	AB	20 000	Fotodokumentation och bildspel
Stiftelsen Solnaskutan	Anskaffning av nytt ankarspel till s/f Constantia.	AB	25 000	
Beckholmens Dockförening	Anskaffning av nya ränndalsgaller i V. Dockan.	AB	40 000	
M/S Lyckesand	Bevarande av kulturhistorisk motor.	AB	50 000	
Jernarbetarnes Verkstadsklubb No 1 o Forsviks industriminnen	Tillbaka till framtiden.	AB	100 000	
Livs Avd 4	Bryggeriarbetares kulturarv.	AB	100 000	
Stiftelsen Världens Längsta Linbana	Byte av draglina.	AC	200 000	
Bagerimuseet/Älvsby Sockens Hembygdsförening	Bakning i kulturminnesmärkt ugn.	BD	25 000	
Dannemora Hembygdsförening	Dokumentation och märkning av samlingar.	C	11 000	
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar	Dokumenterad varmnitning av ånglokspanna.	C	45 000	
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar	Iordningställande av historisk vattentagningsanläggning vid Faringe station.	C	50 000	
Stiftelsen Strömsbergs Industriminnen	Uppbyggnad av "Skogsbruksmuseum Strömsberg".	C	50 000	
Åkers bruksmuseum	Kanontillverkning under 1700- och 1800-talet.	D	20 000	
Kalklinbanans vänner	Kalklinbanans kunskapsprojekt.	D	40 000	
Museiföreningen Wadstena-Fogelsta Järnväg	Utrustning för mekanisk ogräsbekämpning i järnvägsspår.	E	14 000	
Kylhistoriens Vänner i Norrköping	Kylhistoriska Museet.	E	25 000	
Museiföreningen Wadstena-Fogelsta Järnväg	Lokstallet i Vadstena: Iordningställande av verkstaden.	E	45 000	
Folketshusföreningen i Motala Verkstad Folkets Hus	Fritid i industrisamhället.	E	80 000	
Bruzaholms Bruksmuseum	Turistbroschyr.	F	10 000	
Waggeryds Museiförening	Munksjö Sulfatfabrik 100 år.	F	10 000	
Verner i Ryds Lantbruksmuseum	Informationsbroschyrer.	F	12 000	
Industrimuseet i Norrahammar	Ljudillustrationer till utställda föremål.	F	16 000	
Tryckeri Museet i Grenna	Grafisk middag.	F	30 000	
Föreningen Gislaveds Industrimuseum	Från det första till det sista (däck från 1905 till 2002).	F	33 000	
Stiftelsen J.E. Hylténs Metallvarufabrik	Skolverksamhet, Historia i Småföretagarriket.	F	33 000	
Ohs Bruks Järnvägs Museiförening	Slutförande av banrenoveringen.	F	50 000	
Husqvarna Fabriksmuseum	Projekt Dokumentation.	F	80 000	

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2005

Sökande	Projekt	Beslut	Villkor
Anten-Gräfsnäs Järnväg	Förvaringshallar för historisk materiel	100 000	
Arbetslivs-båtbyggarmuseum	Båtbyggarmuseum	50 000	
Arvidsjaurs järnvägsförening	Iordningställande av vattenhästar på inlanc	75 000	
CTH:s Museum	CTH:s Hattmuseum	200 000	
De seglade för Tjörn	Dokumentation av Tjörns alla båtar	10 000	
Ebbamåla Bruk	Designworkshop	150 000	
Engelsberg Norbergs Järnvägsh	K4 973 - 100år	78 000	
F11 Museum	Byggnation av skyddstak, förrådsutrymmer	40 000	
Finnfors Kraftverksmuseum	Fotoutställning "Det sociala livet i Finnfors	25 000	
Furusunds Båtklubb	Restaurering, sjömärken i Roslagen	27 000	
Föreningen Bergsmän & Bruksfc	Bergsmän & Bruksfolk på väg	40 000	
Föreningen Bogserbåten Herkul	Toa-renovering	33 000	
Föreningen Gislaveds Industrimu	Plastindustrins vagga	23 000	
Föreningen Göteborgs Remfabri	Remmar, band och snören - Ny design på	125 000	
Föreningen Karlshamns museum	Margarinfabriken	15 000	
Föreningen Ryttarens torvströfab	Inköp av slipers, elmotor till kompressor, va	23 500	
Föreningen Ångkraftverkets Vän	Dokumentation och arkiv	28 000	
Glasbruksmuseet	Glasmugg - design och tillverkning i gamm	40 000	
Gränsfors Bruks Yxmuseum	Arboga smidespress för yxor (Reexport av	100 000	
Handspappersbruket Klippan AE	Kunskapinvestering och utveckling kring pa	30 000	
Häljebols Kriminalhistoriska mus	Industrisamhällets kriminella vardag	30 000	
Hälleforsnäs Gjuterimuseum	Gjutjärnsprodukter för Svenska högtider	125 000	
Killebergs Kettingfabrik	Projekt kunskap	20 000	
Klässbols Linneväveri AB	Kronan på verket	60 000	
Kockums Verkstadsklubb	Bilder av Kockumsarbetaren	57 000	
Korsberga Kulturcentrum	Marknadsföring, ny broschyr	7 000	
Kraftstationen i Drags	Utställningsbyggnation och ljussättning	50 000	
Krångede museum	Andra generationen i kraftverksbyggets sk	40 000	
Kustlaget Gävle Varvs Historiska	Ångteknisk utbildning	17 000	
Kyrkeby gård & brännvinsbränne	Brännvinsbränneri	40 000	
Lanchashiresmedjan	Installation av ledbelysning och punktbelys	29 000	
Larsbo Kalk & Stripa Gruvas Vär	Larsbo och Stripa arbetslivsmuseer	90 000	Skrift och film.
Linde Fornminnes- och Hembygc	Munkhytteprojektet	15 000	
Litografklubbens Arkiv (för Litogr	Komplettering av viss utrustning och akut b	100 000	
Ljungbyheds Militärhistoriska Mu	Ny flygmaterielutställning	50 000	
Mf Östra Skånes Järnvägar	Diascanning/bildbearbetning	26 000	
Museiföreningen Östra Söderma	Utställning/vagnhall i Läggesta Nedre	100 000	
Museisällskapet Jädraås-Tallås	Renovering av verkstadstravers	40 000	
Nedre Ulleruds Hembygdsföreni	Övernattningskabyss	13 000	
NOHABs ångloksklubb	BJ 52 i drift	50 000	
Ohs Bruks Järnvägs Museifören	Färdigställande av renovering av ångloket	50 000	
Qvarnstensgruvan Minnesfjället	Ljuset i tunneln	35 000	
Rubens Maskinhistoriska Samlir	Varmluftmaskin	18 000	
S/V Isolda, ekonomisk förening I	S/V Isolda	54 000	
Seglarföreningen Skutan	Öppen riggarverkstad	40 000	
Sjöfararkusten Småland-Öland	Nätverksbygge genom utbildning	13 000	
Skånska Järnvägar AB	Vattenreningsanläggning	40 000	
Skånska Järnvägar AB	Växelrevision, S:t Olof	33 000	
Stenmuseet	Utvidgning och underhåll av Stenmuseet	50 000	
Stiftelsen K.A.Almgren sidenväv	Samtida formspråk med gamla tekniker	150 000	
Stiftelsen Rörstrands Porslinssa	Innan sista ugnen släcks	150 000	Filmproduktion
Stiftelsen Skärgårdsbåten	Utbildning av ångmaskinister	125 000	
Storfors	Storforsutställningen	25 000	
Strömstads Maritima Förening	Lord Nelson, förvärv och installation av mo	150 000	
Stömsborg Ullspinneri	Från Ull till Garn i 50 år	52 000	

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2005

Sv.Metallindustriarbetarförbunde	Carrierfilmen	46 000	
Svenska skoindustrimuseet	Produktutveckling: Traditionella slippers i n	93 500	
Svenska Spårvägssällskapet-Sto	Nytt bromssystem på spårvagn typ A25G n	90 000	
Sveriges Ångbåtsförening	Ångbåtars bevarande genom brukande	29 000	
Sydfart	Filmen om Sydfart	70 000	
Tunabergs hembygdsförening	Design av souvenir och urna för försäljning	75 000	
Wallåkra Stenkärlsfabrik	Ombyggnad/restaurering av ursprunglig sa	200 000	
Varvshistoriska föreningen i Sölv	Mini-arbetslivsmuseum Sölvesborgs Varv	50 000	
Vänföreningen för Norrtälje Garn	Berättarkaféer	20 000	
Vänföreningen Ångfartyget Runn	Upprustning av ångfartyget Kuriren	75 000	
Ångbåtsällskapet Polstjärnan	Omläggning av däck på ångfartyget Polstjä	70 000	
		3 975 000	

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2006

Län	Sökande	Projekt	Summa	Komm.
AB	Arbetarnas Kulturhistoriska Sällskap	Arbetarhistoria på nätet	120 000	
AB	Arlanda Flygmuseums Vänner	ALBATROS b.II a NAB 9	30 000	
AB	Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten	Räddning av ångfärjan Mälaren 3	80 000	
AB	Kvarnvikens Kvarn	Utställning om Kvarnvikens Kvarn	20 000	
AB	Museiföreningen Ångfartyget Ejdern	Ejderns arkiv	30 000	
AB	Stiftelsen Motorfabriken Pythagoras	Barnens Verkstad - ett projekt som tar skruv	400 000	
AB	Sällskapet Galärerna	Nybildad varvshistorisk förening	20 000	
C	J.P.Johansson Sällskapet	Utveckling av J.P.Johansson Muséet	20 000	
C	Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar	Dokumenterad Gjutning och Bearbetning av Glidlager	55 000	
D	Munktellmuseet	Ritningsarkiv	50 000	
D	Östra Södermanlands Järnväg	Kranvagn med lastflak	40 000	
D	Östra Södermanlands Järnväg	Blanktrådsprojekt	30 000	
E	Kraftstationen i Drags	Utveckling av information och pedagogik i kraftstationen, samt brandskyddsåtgärder	58 000	
E	Kulturmiljövårdsföreningen Yxskaftet	Järnliv förr och nu	200 000	
E	Marmormuseum	Marmormuseum, Marmorbruket, Kolmården	100 000	
E	Odalmannens Museum	Tändkulemotorutbildning	18 000	
E	Stiftelsen Häfla Hammarsmedja	Vattenhjul med blåsmaskin	25 000	
F	Gjuterihistoriska Sällskapet	Nätverk mellan gjuterimuseer i Sverige	30 000	
F	OHS Bruks järnvägsmuseiförening	Dimensionsökning/dubblering av trummor i banvall	58 000	
F	Åminne Bruksmuseum	Åminne information	50 000	
G	Ljungby Museum	Arkiv- och Biblioteksuppdatering	8 000	
H	S/S Nalle	S/S Nalle	75 000	
H	Smalspårsjärnvägen Hultsfred-Västervik	Boggierevisioner rälsbussar	100 000	
I	Föreningen Gotlandståget	Bygge av vägövergång vid Ekens hållplats	100 000	
I	KA3 Förbandsmuseum	Flyttning och montering av en 12 cm pjäs mod 70	20 000	
K	Ebbamåla Bruk	Förstärkning av arbetslivsmuseets grundbultar	284 000	Ej veteranfordon
K	Stenmuséet i Brännarebygden, Vilshult	Stenmuséet Arons berg i Brännarebygden	30 000	
K	Varvshistoriska föreningen i Sölvesborg	Dokumentärfilm om Sölvesborgs Varv	30 000	
M	Arbetarrörelsens Arkiv i Landskrona	Scanning av negativ till databas	11 000	
M	Föreningen Veteranjärnvägen	Fordonshall	100 000	
M	Göta Motorer	Götas 100-Års jubileum 2007	20 000	
M	Killebergs Kettingfabrik	Säker arkivering och säkerhet	22 000	
M	Ljungbyheds Militärhistoriska Museum	Projekt Linktrainer	30 000	
M	Wendes Militärhistoriska Förening	Bevarande och säkerhet	20 000	

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2006

N	Gullbrandstorps hembygdsförening	Levande stenhuggarbygd	25 000	
N	Luftvärnstornet vid Ätrafors	Dokumentation och beskrivning av försvaret av Ätrafors kraftverk	26 000	
O	Bengtsfors bilsätesveteraner	Bengtsfors bilsätesveteraner	49 000	
O	Bohusläns Försvarsmuseum	Säkerhet och vård av museiföremål	4 000	Säkerhetsskåp
O	Bävsjöryds Såg/Lerums byggnadshytta	Levande sågverksmuseum	20 000	
O	De seglade för Tjörn/Skärhamns sjöfartsmuseum	Dokumentation: Alla Tjörns båtar	10 000	
O	Föreningen Allmoge Båtar/Båtsamlingarna på Bassholmen	Nordens motor (Museifiskefartygets LL87 motor, Bolinder W 7 1944)	25 000	
O	Föreningen L Laurin	Ankarspel	52 000	
O	Glasbruksmuseet	Föremålsdatabas för arbetslivsmuseer	90 000	
O	Horns tegelbruk	Vård av utrustning	30 000	
O	Järnvägssällskapet Åmål-Årjängs Järnväg	JÅÅJ/SSJ Vagnhall-museilokal vid Svanskogs station	100 000	
O	Klädesholmens museum	Då sillen gick till	50 000	
O	Stiftelsen Råbäcks Mekaniska Stenhuggeri	Kunskapsöverföring i stenindustrihantverk samt guidning	33 000	
O	Varvshistoriska Föreningen i Göteborg	Framtagning av informationsskrift om Göteborgsvarven	50 000	
S	Elmuseum	Elutvecklingen från slutet av 1800-talet	20 000	
S	Forshaga Hembygdsförening	Byte av färgrullar i tryckpress	6 000	
S	Föreningen Rikoschetten/Lesjöfors Museum	Linslageriet	50 000	
S	Kroppa Hembygdsgård Brevik	Skogsnäring genom tiderna inkl flottning och kolning	25 000	
T	Garphyttans industrimuseum	Stöldskydd	20 000	
U	Bryggerimuseet	Bryggarkurs för personal och föreningsmedlemmar	15 000	
U	Strömsholms Kanals Historiska Förening	Lyft av ångbogseraren REX för bottenunderhållsarbete	20 000	
W	Föreningen GRUFA, Larsbo Kalk o Stripa gruvas vänner, Vkl i Garpenberg	Gruvstråket Garpenberg-Grängesberg-Stripa	100 000	
W	Johan Ahlbäckstiftelsen	Kultur och teknik i utveckling	150 000	
W	Pikku Matti II	Pikku Matti II	15 000	
W	Stiftelsen Ekomuseum Bergslagen	Anna Stina Knas - en barriärbrytare	37 000	
W	Å/F Tomtens vänner	Å/F Tomtens underhåll och bevarande	80 000	
X	Jädraås- Tallås Järnväg	Nya ackumulatorer gör JTJ miljövänligare med 90-årig teknik.	75 000	
X	s/s Stockvik	Maskinbäddsplåtbyte	100 000	
X	Stiftelsen Hudiksvalls Bruksminnen	Fortuna	30 000	
Y	MoDo museum - Mo Industrihistoria	Återskapande av interiörer/områden i Mo sent 1800-tal	12 000	
Y	Svartviks industriminnen/Föreningen Svartviksdagarna	Svartviksdagarnas skolprojekt	50 000	

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2006

Y	Sällskapet Ostkustbanans Vänner	Upprustning av OKB tåg	25 000	
Y	Sällskapet Ostkustbanans Vänner	Upprustning av spår i Svartvik	20 000	
Z	Fröå Gruva	Fröå - aktiv gruvvisning	25 000	
AC	Drängsmarks Vatten och Ångsåg	Drängsmarks Vatten och Ångsåg	50 000	
AC	Forum Museum Rönnskär ekonomisk förening	Med guld i sikte- och äventyr bland kåkar och skort	100 000	
AC	Norrbyskärs Museum	Inredning av skolverkstad	100 000	
BD	Jaurekaska museijärnväg	Jaurekaska museijärnväg	20 000	
BD	Ålvsby Bensinmuseum	Broschyrer	7 000	
			4 000 000	

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2007

Sökande	Projekt	Belopp	Län
Clagorni Maskin	Ånggrävmaskin	100 000	AB
Edsbro Masugn	Blåsbälgar	15 000	AB
Föreningen Flygande Veteraner	Omdukning av roder på DC-3 "Daisy"	50 000	AB
Hagalunds Tvätterimuseum	Nystruket	60 000	AB
Livs avd 4 Stockholm-Uppsala	Livsmedelsarbetares kulturarv	40 000	AB
Pythagoras Industrimuseum	Barnens Verkstad	80 000	AB
Skebobruks museum	De okända åren 1900 - 1930	15 000	AB
Solnaskutan	Ankarkätting	40 000	AB
Stiftelsen s/y Ellen	Förnyelse av säkerhetsutrustning	60 000	AB
Svenska Transportarbetareförbundet, avdelning 46	Lintas historia 1957 - 2007	50 000	AB
Österåkers Hembygdsmuseum	Utveckling av Hembygdsmuseet	10 000	AB
Lövsta Bygderåd	Leufsta Bruksarkiv - Gimoarkivet - förteckning	24 000	C
Munktellmuseet	Renoveringsverkstad	70 000	D
Museet Aktersnurran	Demonstrationsmotor	6 000	D
Oseum	Arkivvård	25 000	D
Stiftelsen Södermanlands Militärhistoriska samling	Kunskapsuppbyggnad	55 000	D
ABF Östergötland	Doverstorpsprojektet	50 000	E
Museibanornas Riksorganisation (MRO)	Att gestalta ett arbetsliv	60 000	E
Museihuset	Renovering av Kockumskran från 1894	40 000	E
Nässjö Järnvägsmuseum	Sveriges mesta godsvagn - typ O	14 000	F
Kroxmåla Cementtakpannefabrik	Kroxmåla Takpannefabrik	45 000	G
Industrifacket Metall Kalmarsund, avd 41	Berättelsen om ett företag	50 000	H
Sjöfararkusten - Småland - Öland	Sjöfararkustens databas	50 000	H
Smalspåret i Hultsfred AB	Lokhus i Hultanäs	76 000	H
Blekinge Sjöfartsmuseum	Viola av Joggesö	25 000	K
Varvshistoriska Föreningen i Karlskrona (VHFK)	Repslageriet på Lindholmen i Karlskrona	150 000	K
Varvshistoriska föreningen i Sölvesborg	Minnen från ett varv	30 000	K
KVS-Museet/Vejbyföreningen	Dokumentation, arkivvård, utställningsverksamhet	15 000	M
Livs avd Syd och Sydöst m fl	Skånsk Livsmedelshistorisk utställning 2008	50 000	M
Sjöfartsmuseet Hoppet, Brantevik	Sjöfartsmuseet Hoppet	80 000	M
Skånska Järnvägar AB	Växelrevision Ravlundabro	40 000	M
Wendes Militärhistoriska Förening	Bevarande och säkerhet	20 000	M
Västra Göinge Hembygdsförening	Hässleholms Filfabrik	60 000	M
Artilleriavdelningen i Göteborg	Maskiner	10 000	O
Bränntorvsmuseet i Komlösa	Tak över torvverket	25 000	O
Föreningen Allmogebåten - Båtsamlingarna på Bassholmen	Fartygsslipen på Bassholmen	35 000	O
Föreningen Bogserbåten Herkules	Livflotte	29 000	O
Föreningen Skåpafors servetthistoria	Utställning Skåpafors servetthistoria	40 000	O
Hembygdsföreningen Sotenäsgillet	Kompressor och dammsugningsutrustning	75 000	O
Qvarnstensgruvan Minnesfjället	Säker gruva	39 000	O
Qvarnstensgruvan Minnesfjället	Ett slag för smidet	10 000	O
Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum	Sölveprojektet	200 000	O
Sällskapet S/S Trafiks Vänner	Byte av bordläggningsplåt och axeldragning	100 000	O
Nordmarks Hembygdsförening/Gruvmuseet	Geologi och arkivprojekt	50 000	S
Frövifors Pappersbruksmuseum	Levande lokalhistoria	80 000	T

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2007

Arboga Robotmuseum - Robothistoriska Föreningen	Utveckling av museet	20 000	U
Köping - Uttersbergs Järnvägs museiförening	Isolering av lokstallet	100 000	U
Sala lokstall (SKÅJ)	Vändskiva i anslutning till Sala lokstall	40 000	U
Sala Silvergruva AB - Gruvmuseet	Utställningslokal och sommarutställning	30 000	U
Baggbodykarna	Tuna-Hästbergsprojektet	150 000	W
Flatenbergs hytta, Intresseföreningen Våga Smida	Järn och smide vid en Bergsmanshytta	60 000	W
Föreningen GRUFA	Gruvarbetare under 100 år	100 000	W
Gravendals hammare	Utbyte av hjulstock till räckhammare	10 000	W
Gruvarkivet - Grängesberg	Gruvarkivet	40 000	W
Johan Ahlbäckstiftelsen	Industrihistoriska utställningar	100 000	W
Stiftelsen Husbyringen	Förnyelseprogram	50 000	W
Å/F Tomtens vänner	Å/F Tomtens hus i Venjan	100 000	W
ALLIS	Industrikraft - industrihistoriskt nätverk i Söderhamns kommun	45 000	X
Föreningen Klaverens Hus	Dokumentation av en försvunnen industri	35 000	X
Järnvägsföreningen Dellenbanans Vänner	Dellenbanan som elektrifierad museijärnväg	75 000	X
Kustlaget Gävle Varvs Historiska Förening	Förrådsbyggnad	50 000	X
Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg	Torkning av ånglokpannor	40 000	X
Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg	Återimpregnering av begagnad slipers	40 000	X
Svenska Spårvägssällskapet, Gävleavdelningen	Ny truck till Gävle spårvagn nr 1	75 000	X
Växbo Lin AB	Utveckling av Sveriges linarv	250 000	X
Högbondens fyrplats	Fyrutställning	20 000	Y
Sällskapet Ostkustbanans vänner, OKBv	OKB H 24	100 000	Y
Garnisonsmuseet i Östersund	En pedagogisk utmaning	20 000	Z
Jämtlands Flyg och Lottamuseum	Vampire	25 000	Z
Åse film och videoproduktion	Beredskapsårens hjältinnor	20 000	Z
Drängsmarks Vatten & Ångsåg	Reparation av ångmaskin	7 000	AC
Forum Museum Rönnskär	Mer dramatik lockar fler och yngre besökare	50 000	AC
Norrbottens Järnvägsmuseum	Vårdhall för lok och vagnar	100 000	BD
Summa		**4 000 000**	

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2008

Museet eller motsvarandes namn	Projekt	Län	Beslut
Svea livgardes officerskårs museiförening	Larm i museet	AB	3 500
Österåkers Hembygdsmuseum	Utveckling av hembygdsmuseet - temautställning del 2	AB	7 000
Folk- och trädgårdsmuseet i Tungelsta	Arbetslivet i Tungelsta under 1900-talet	AB	14 000
Brommatornet från 1949	Gamla Brommatornet	AB	25 000
Stiftelsen s/s Norrtelje	Luckor för täckning av livbåtarna	AB	30 000
Djurgårdslinjen, Sv.Spårvägssällskapet, Stockholmsavdelningen	Under tråd igen!	AB	50 000
Batteri Arholma	Batteri Arholma	AB	50 000
Stiftelsen Skärgårdsbåten	Skrovplåtsbyte samt däcks- och maskinrenovering på S/S Mariefred	AB	100 000
Bruno Liljefors stiftelse	Vallonsmedjan går igen	C	17 000
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar	Tjocka Berta	C	27 000
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar	Renovering av förarhytter	C	37 000
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar	Tillverkning av Överhettarelement för Ånglokspannor	C	76 000
Tunabergs Hembygdsförening	El - belysning - utställningsytor	D	40 000
Museispårvägen Malmköping	Asbestsanering av manöverutrustning i spårvagnar	D	80 000
Kulturmiljövårdsföreningen Yxskaftet Hults bruk	Skaftverkstan	E	50 000
IF Metall Norra Östergötland	Doverstorpsprojektet del 2	E	50 000
Museiföreningen Risten-Lakviks Järnväg	C J F Ljunggren Ånglok 37/1919	E	50 000
Marmorbruksmuseet på Kolmården	Marmorbruksmuseet på Kolmården	E	50 000
Grafiska Museiföreningen i Norrköping	Grafiska Museiföreningen i Norrköping	E	100 000
Gjuterihistoriska Sällskapet	De svenska metallgjuterierna idag och igår	F	20 000
Sommens Hembygdsförening	Sommens Träullsfabrik	F	40 000
Föreningen Gislaveds Industrimuseum	Ökad utställningsyta, säkerhet och tillgänglighet	F	50 000
Garpens Museum	Garpens Museum	H	12 000
Mysinge gamla stensåg	Renoveringen av sågmotor	H	14 000
Träarbetarnas museum	Nya Virserums Möbelindustrimuseum	H	50 000
Föreningen Böda Skogsjärnväg	Ånglok	H	100 000
Lärbro Krigssjukhus Museum	Vidareutveckling av utställningsverksamheten	I	40 000
Gotlands Spinneri	Ullrike Gotland etapp 1. Spinneriet	I	48 000
Föreningen Gotlandståget	Renovering av personvagn GJ C 44	I	60 000
Varvshistoriska föreningen i Sölvesborg	Sölvesborgs Varv 1891 - 1981	K	100 000
Norra Strö Hembygdsförening	Att flytta berg - Bjärlövs stenindustri	M	20 000
M/S Sarpen	Renovering drivlina	M	30 000
Skånska Järnvägar AB	Utbyte av bangårdsbelysning, elsäkerhetsåtgärder	M	55 000
Iföverkens Industrimuseum	Nya former för tillverkning i gammal teknik	M	100 000
Silversmedjan i Kristianstad	Kunskapsöverföring och arbetsmiljöförbättring	M	150 000
Derome Träbearbetningsmuseum	Vattenhjulsprojektet	N	80 000
Tidaholms Museum	Restaurering av lastbil fabrikat Tidaholms bruk årsmodell 1907	O	10 000
Bränntorvsmuseet i Komlösa	Frontridå till torvverk	O	13 000
Sjötorps Motorsamling	Hundested marin motor, 1963, Typ 1866/KL, 69hkr	O	15 000
Föreningen Bevara Repslagarbanan	Bevarande och vård av museiföremål	O	15 000
Bohusläns försvarsmuseum	Säkerhetsskåp	O	15 000
Föreningen Ryttarens torvströfabrik	Ny broschyr och nya ekslipers	O	19 000
Föreningen Bogserbåten Herkules	Underhåll av skrov	O	20 000
Qvarnstensgruvan Minnesfjället	Kunskap genom Lek	O	20 000
ABF Fotoklubb	Varvsboksprojektet	O	50 000
Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen	Varvs- och sjöfartshistoria i Göta älvdalen	O	60 000
S/V Isolda	Marknadsföra projektet S/V Isolda	O	70 000
S/S Färjan 4	Reparation av överbyggnad	O	95 000
Föreningen Gamla Masthuggspojkar	Masthuggiana	O	100 000
Dalsjöfors Fabriksmuseum ekonomisk förening	Almedahls Fabriksmuseum	O	100 000
Ångfartyget Trafik	Beräkning av S/S Trafiks däckstabilitet	O	100 000
Värmlandståg	RCo1:Elementutbyte i restaurantvagn	S	6 000
Mårbacka	Selma Lagerlöf som entreprenör	S	30 000
Närkesbergssmedjan	Ny forma till Närkesbergssmedjan	T	10 000
Larsbo Kalk och Stripa Gruvas Vänner	Pedagogisk verksamhet och förmedling	T	100 000
Föreningen Köpings Brandmuseum	Renovering av brandbil Volvo Trygge/F 83 år 1968	U	30 000
Stiftelsen Kohlswa Kulturbyggnader	Avfuktningsanläggning i dokumentarkiv	U	78 000
Rupstjärn Byalag	Bevarande av skogsredskap	W	8 000
Medicinhistoriska museet, Falun	Jag arbetade som undersköterska	W	25 000
Lundgrens Vänförening för Industrimuseum och Kulturhus	Lundgrens Ramlistmuseum	W	100 000
Föreningen GRUFA	Gruvarbetare under 100 år etapp 2	W	100 000
CTH Hatt och Mössfabrik	Huvudsaken	W	200 000
Stiftelsen Wij Valsverk	Wij Konst-Verk	X	34 000
Kustlagen Gävle Varvs Historiska Förening	Förrådsbyggnaden	X	50 000
Sunfab Hydraulics AB	Sundins fabriker AB	X	100 000
Rosenlöfs Tryckerimuseum	Upprustning/underhåll tryckerimaskiner	X	100 000
Sällskapet Ostkustbanans Vänner	Byte av överhettare del 2, byte av småtuber	Y	100 000
Medelpads Sjöhistoriska Förening	Upp med ångan på PRIMUS - etapp 1	Y	180 000
Laxvikens Skogs- och Flottarmuseum	Fototställningar om flottning	Z	20 000
Föreningen Kälens Bystuga	Luftbevakningstornet i Kälen	Z	25 000
Föreningen Bevara Ångaren Östersund	ArveMuseets fortsatta utveckling	Z	50 000
Vännäs Motormuseum	GULF bensinmack	AC	8 500
Föreningen P5	Informationsskyltar fordon	BD	18 000
Föreningen Kirunas Rötter	Berättelsen om ett industrisamhälles födelse	BD	100 000
TOTALT			4 000 000

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2009

Museum	Projektets namn	Län	Beslut
Arbetarnas kulturhistoriska sällskap	Nordisk arbetarkonst - industrisamhällets bilder.	AB	150 000
Kvarnvikens kvarn och såg	Havrekrossen	AB	40 000
Roslagsbanans veterantågsförening	Nytt vävtak på motorvagn 33.	AB	50 000
Skebobruks museum	Förrådsbyggnad för samlingar, handikapptoalett	AB	100 000
Statarmuséet, Överjärva gård	Marknadsföring	AB	20 000
Stiftelsen K.A. Almgren sidenväveri och museum	Almgrenska sidenväveriets mönstersamling.	AB	80 000
Sällskapet Galärerna	Galärvarvet 1900-1969	AB	20 000
Ångfartyget Blidösund	Toalettanläggning för miljömässigt omhändertagande av toalettavfall.	AB	125 000
Holmöns båtmuseum	Registrering av samlingarna.	AC	40 000
Norrbottens Järnvägsmuseum	Skyddsräcken på besökbryggor	BD	50 000
Leufsta Bruksarkiv	Förbättring av arkivaliers förvaring	C	20 000
Leufsta Bruksarkiv	Publik verksamhet	C	10 000
Medicinhistoriska museet i Uppsala	Bilder av sjukvården i 20-talets Uppsala.	C	20 000
Kalklinbanans Vänner	Kalkbrottsutsikten	D	35 000
Smedsta skolmuseum	Förkläden och västar.	D	3 500
Föreningen Spetsmuseet i Vadstena	Kvinnor, knyppling, köpenskap	E	8 000
Grafiska museet	Tryckpressar	E	25 000
Museiföreningen Norrköpings Brandkår	Återställande av ambulans i ursprungligt skick	E	40 000
Museiföreningen Risten - Lakviks järnväg	Spårskydd	E	25 000
Gjuterihistoriska Sällskapet	De svenska järngjuterierna idag och igår	F	20 000
Jönköpings Spårvagns- och Busshistoriska Sällskap	Äldre spårvagns- och bussförare i Jönköping minns	F	20 000
ABF Östra Småland/Öland	Kris i repris	H	150 000
Museiföreningen Hård Klang	Väderbeständiga skyltar	H	6 500
Oskarshamns Sjöfartsförening/museum	Dokumentation	H	15 000
Psykiatriska museet	Att vara personal och patient på Västerviks hospital.	H	5 000
Smalspårsjärnvägen Hultsfred-Västervik	Anordnande av säker och förbättrad hantering av oljor och avfall	H	20 000
Tjustskärgårdens arbetslivsmuseum	Bruksbåtar i Tjust	H	50 000
Torstamåla torvmuseum	Ett år på Torstamåla fly	H	15 000
Varvhistoriska föreningen i Karlskrona	Repslageriet på Lindholmen	K	100 000
Varvshistoriska föreningen i Sölvesborg	Internationell varvshistoria	K	150 000
Grafiska museet, Helsingborg	Bland matsedlar och menyer - historiska matsedlar under två sekel.	M	40 000
Ljungbyheds Militärhistoriska museum	SeSam.	M	30 000

Bilaga

Riksantikvarieämbetet
Stöd till arbetslivsmuseer 2009

Malmö Stads Spårvägar Museiförening	Asbestsanering av manöverutrustning i spårvagnar.	M	**60 000**
Silversmedjan i Kristianstad	Maskinunderhåll.	M	**85 000**
Sjöfartsmuseet Hoppet Brantevik	Tillgänglighet för handikappade	M	**30 000**
Wendes militärhistoriska Förening	Bevarande och vård	M	**15 000**
Industriminnesbyrån	Ramsågsutbildning	N	**115 000**
Svedinos Bil- och Flygmuseum	Roterande flygmotor	N	**50 000**
Bengtsfors bilsätesveteraner	Ett stycke dalsländsk industrihistoria	O	**50 000**
Bergslagens Järnvägssällskap	Renovering av BJ H3s 111	O	**100 000**
Flicksäter sågverk	Flicksäter sågverk.	O	**38 000**
Forsviks varv	Ett regionalt fartygsvärncentrum.	O	**150 000**
Göteborgs Remfabrik	Upprustning av vävstolar.	O	**12 000**
Horns tegelbruk	Kunskapsöverföring	O	**65 000**
Kanalmuseet	Krökersrud 1:219 samt maskinrummet	O	**40 000**
Råbäcks Mekaniska Stenhuggeri	Information och tillgänglighet	O	**20 000**
S/V Isolda, Isolda Ekonomisk förening	Renovera S/V ISOLDA. Etapp 1	O	**90 000**
Sjöbodsmuseet	Tunnbinderi på Smögen under sillperioden 1870 - omkring 1900	O	**18 500**
Stiftelsen för skonaren Ingo	Ny rigg till Ingo.	O	**75 000**
Varvshistoriska föreningen i Göteborg	Sprida information om arkiv och bildmaterial	O	**100 000**
Värmlandståg	DFo6 2923, Elementbyte.	S	**11 000**
Ångbåtssällskapet Polstjärnan	Ångpanna - etapp 2	S	**80 000**
Kulturproduktion Gerhard Jansson	Brukslag i Bergslagen	T	**180 000**
Laxå bruks- och hembygdsmuseum	Laxå bruksarkiv.	T	**50 000**
Närkesbergssmedjan	Remdriften i smedjan.	T	**3 000**
Stiftelsen Dylta rödfärgsbruk	Dylta bruk - svavel och rödfärg i rikets tjänst.	T	**50 000**
Jädersbruksvänner	Säkerhet vid Norra bron.	U	**50 000**
Köping-Uttersbergs Järnvägs museiförening	Z4tu 316 - en lokomotor för 1093 mm spårvidd.	U	**100 000**
Trångfors smedja	Trångfors smedja	U	**10 000**
Dalarnas hembygdsförbund	Dalarnas museimässa.	W	**30 000**
Ekomuseum Rättvik	Projekt Ekomuseum Rättvik.	W	**50 000**
Föreningen GRUFA	Gruvarbetare under 100 år, etapp 3	W	**70 000**
Johan Ahlbäckstiftelsen	Människan, platsen och konsten.	W	**50 000**
Korså Bygdegårdsförening	Korsån - Industrihistoria, hembygd.	W	**50 000**
Joe Hill-gården/Joe Hill-museet	Joe Hill	X	**220 000**
Movikens Masugn	Malmtransport på Dellensjöarna	X	**24 000**
F15 Flygmuseum	Flygplansrenovering	X	**5000**
Föreningen Galtströmtåget	S/S OPHELIA av Galtström	Y	**175 000**
Högbondens fyrplats	Högbondenhäftet	Y	**20 000**
Sällskapet Ostkustbanans vänner	Byte av småtuber i OKB H 24.	Y	**48 000**
Ulvögruvan	Ulvögruvan	Y	**50 000**
Militärmuseet i Optand	Jämtlands militära kulturarv steg 1	Z	**50 000**
Ragunda järnvägsmuseum	Stationen 125 år.	Z	**7 500**
Åse film och videoproduktion HB	Beredskapsårens hjältinnor	Z	**20 000**
			4000000

Bilaga **Statens sjöhistoriska museum**
Fartygsstöd 1991-2011

Amalia	1993, 95, 00	230.000	Segelfartyg
Amber	1994, 00, 02, 07	255.000	Segelfartyg
Asta af Smögen	2004,1	250.000	Segelfartyg
Astrid av T	2001	100.000	Segelfartyg
Atene	1997	100.000	Segelfartyg
Blidösund	2010	100.000	Ångfartyg
Constantia	1992, 95, 02, 07, 10	455.000	Segelfartyg
Deodar	1991, 99, 11	325.000	Segelfartyg
Djurgården 3	2010	100.000	Ångfartyg
Elida	1994	90.000	Segelfartyg
Ellen	1994, 06, 08	300.000	Segelfartyg
Emma	1993, 97, 06	250.000	Segelfartyg
Engelbrekt	2011	100.000	Ångfartyg
Gratitude	2006	100.000	Segelfartyg
Gunhild	1991, 95, 00	370.000	Segelfartyg
Harge	2010	65.000	Ångfartyg
Harry	2010	45.000	Motorfartyg
Hawila	2006	75.000	Segelfartyg
Helene	2001, 02, 04, 09, 11	400.000	Segelfartyg
Helmi	2010	25.000	Segelfartyg
Herkules	2010	100.000	Motorfartyg
Hulda	1992, 93, 99, 03	405.000	Segelfartyg
Ingo	1991, 94, 02	350.000	Segelfartyg
Isolda	1997, 98, 01, 03, 07, 09	995.000	Segelfartyg
Klara Marie	1999, 09, 10	100.000	Segelfartyg
Kvartsita	1995, 04, 06, 11	600.000	Segelfartyg
Linnea	1993, 06, 10	325.000	Segelfartyg
Lord Nelson	1995, 00, 02, 03, 05, 10	800.000	Segelfartyg
Lyckesand	2005	50.000	Segelfartyg
Mariefred	2009,11	100.000	Ångfartyg
Mina	1991, 02, 05	195.000	Segelfartyg
Nalle	2009	25.000	Ångfartyg
Nordvåg	2011	50.000	Motorfartyg
Ophelia	2009	100.000	Ångfartyg
Pamela E: s	1997, 99, 02, 11	225.000	Segelfartyg
Polstjärnan	2009,1	65.000	Ångfartyg

Bilaga **Statens sjöhistoriska museum**
Fartygsstöd 1991-2011

Sarpen	1995, 99, 05	540.000	Segelfartyg
Spica	2009	25.000	Motorfartyg
Sprängaren	2009,11	250.000	Ångfartyg
Sunbeam	2001,07	250.000	Segelfartyg
Svalan	2000	80.000	Segelfartyg
Svanevik	2001,05	125.000	Segelfartyg
T26	2009	25.000	Motorfartyg
Tärnan	1992, 98, 01, 05	350.000	Segelfartyg
T56	2011	50.000	Motorfartyg
Valborg	1997	25.000	Segelfartyg
Vega av Skärh	1992, 95, 98, 03	510.000	Segelfartyg
Vertrouwen	1995	50.000	Segelfartyg
Westkust	1993, 97, 04, 08	655.000	Segelfartyg